



ŽELJEZNIČKA
INFRASTRUKTURA
CRNE GORE
AD-PODGORICA

SCHIENENETZ-BENUTZUNGSBEDINGUNGEN

2014



1.	ALLGEMEINE INFORMATIONEN	7
1.1.	Einleitung.....	7
1.2.	Zweck.....	11
1.3.	Rechtsrahmen	11
1.4.	Rechtlicher Status.....	11
1.4.1.	Allgemeine Bestimmungen	11
1.4.2.	Verantwortung	12
1.4.3.	Beschwerdeverfahren.....	12
1.5.	Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.....	12
1.6.	Gültigkeit und das Aktualisierungsverfahren	12
1.6.1.	Gültigkeit.....	13
1.6.2.	Aktualisierungsverfahren.....	13
1.7.	Veröffentlichung.....	13
1.8.	Kontakte	13
1.9.	Zusammenarbeit mit anderen Infrastrukturbetreibern.....	14
1.9.1.	One Stop Shop /OSS/	15
1.9.2.	Werkzeuge von RNE	15
1.9.3.	Korridore für den Güterverkehr	16
1.10.	Begriffs- und Verkürzungsverzeichnis.....	17
2.	ZUGANGSBEDINGUNGEN	19
2.1.	Einleitung.....	19
2.2.	Allgemeine Zugangsbedingungen	19
2.2.1.	Voraussetzungen für Anträge auf Trassenzuweisung	20
2.2.2.	Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr	20
2.2.3.	Transportlizenz.....	20
2.2.4.	Sicherheitsbescheinigung	21

2.2.5. Haftung und Deckung – Versicherung	22
2.3. Allgemeine Geschäfte / Kommerzielle Bedingungen.....	22
2.3.1. Rahmenvertrag.....	22
2.3.2. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	22
2.4. Betriebsvorschriften	23
2.5. Beförderung außergewöhnlicher Sendungen	23
2.6. Beförderung gefährlicher Güter	24
2.7. Annahmeverfahren von Schienenfahrzeugen.....	25
2.8. Verfahren zur Aufnahme des Personals.....	25
3. INFRASTRUKTUR.....	27
3.1. Einleitung.....	27
3.2. Länge des Schienennetzes.....	28
3.2.1. Grenzen.....	28
3.2.2. Anschlußschienennetze.....	28
3.3. Netzbeschreibung.....	29
3.3.1. Geographische Daten	29
3.3.2. Charakteristiken der Infrastruktur.....	30
3.3.3. System der Verkehrslenkung und die Kommunikationssysteme	32
3.4. Verkehrsbeschränkungen.....	35
3.4.1. Spezielle Infrastruktur.....	35
3.4.2. Einschränkungen in Bezug auf die Umwelt.....	35
3.4.3. Gefährliche Güter	35
3.4.4. Einschränkungen bezüglich der Tunnelne	36
3.4.5. Einschränkungen bezüglich der Brücken	36
3.4.6. Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur bezüglich der Schneehöhe	36
3.5. Verfügbarkeit der Infrastruktur.....	36
3.6. Bahnhöfe und Halte für Reisende	37
3.7. Güterterminals	37
3.8. Dienstleistungseinrichtungen.....	37

3.8.1. Zugbildungsbahnhof	37
3.8.2. Abstellgleise	38
3.8.3. Die Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen	39
3.8.4. Einrichtungen zur Kraftstoffversorgung.....	39
3.8.5. Technische Objekte	39
3.9 Infrastruktur-Entwicklungsprojekte	41
4. ZUWEISUNG DER KAPAZITÄT	43
4.1. Einleitung.....	43
4.2 Beschreibung des Verfahrens.....	43
4.3. Dynamik der Antragstellung und Kapazitätzuweisung	44
4.3.1. Dynamik der Antragstellung für den Jahresfahrplan.....	44
4.3.2. Der Plan der Stellung von Anträgen auf Kapazitätzuweisung außerhalb des Verfahrens der Ausarbeitung des Jahresfahrplans	45
4.4. Verfahren der Zuweisung der Kapazitäten	46
4.4.1. Einstimmigkeitsverfahren	46
4.4.2. Prozedur zur Konfliktlösung.....	48
4.4.3. Engpässe in der Infrastruktur	48
4.5. Zuweisung der Kapazität für Gleisbauzüge und Gleisumbauzüge	49
4.6. Nichtnutzung der zugewiesenen Trasse / Stornierungsregel	49
4.7. Beförderung außergewöhnlicher Sendungen und gefährlicher Stoffe.....	50
4.8. Besondere Maßnahmen im Fall der Störungen	51
4.8.1. Prinzipien	51
4.8.2 Betriebsvorschriften	52
4.8.3. Vorhersehbare Probleme.....	53
4.8.4. Nichtvorherbestimmbare Probleme.....	53
4.9. Die Zuweisung der Kapazitäten für die Nutzung von Service-Einrichtungen	53
5. DIENSTLEISTUNGEN	55
5.1. Einleitung.....	55
5.2. Mindestzugangspaket von Leistungen	55

5.2.1. Behandlung des Antrags auf Infrastrukturkapazität.....	55
5.2.2. Das Recht auf die zugewiesene Kapazität.....	56
5.2.3. Nutzung von Gleisen und Weichen	56
5.2.4. Zugsteuerung, einschließlich Signalisierung, Regelung, Eingangsbehandlung und Abfertigung der Züge, die Kommunikation bezüglich des Zugverkehrs	56
5.2.5. Alle anderen Informationen, die erforderlich sind, um die Dienstleistungen auf der zugewiesenen Kapazität zu erbringen.....	56
5.3. Streckenzugang bis zu Service-Einrichtungen und ihre Nutzung.....	56
5.3.1. Stromversorgungsanlagen für Elektrotraktion der Züge	57
5.3.2. Kraftstoffversorgungsanlagen.....	57
5.3.3. Personenbahnhöfe, Bahnhofsgebäude und andere Objekte.....	57
5.3.4. Güterbahnhöfe	57
5.3.5. Rangierbahnhöfe	58
5.3.6. Zugbildungsgleise	59
5.3.7. Abstellgleise	59
5.3.8. Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen und andere technische Objekte	59
5.4. Zusatzleistungen.....	61
5.4.1. Elektrische Stromversorgung für die Zugförderung /Elektrotraktion/	61
5.4.2. Kraftstoffversorgungsanlagen.....	62
5.4.3. Rangierleistungen und andere Dienstleistungen	62
5.4.4. Überwachungsleistungen bei Beförderung gefährlicher Stoffe und außergewöhnlicher Sendungen.....	65
5.4.5. Informationsdienstleistungen für die Reisenden	66
5.4.6. Andere Zusatzleistungen.....	66
5.5. Nebenleistungen	67
5.5.1. Zugang zum Telekommunikationsnetz	67
5.5.2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen.....	67
5.5.3. Wagentechnische Untersuchung in den Bahnhöfen	68
5.5.4. Dienstleistungen in den Verkehrsabfertigungsstellen.....	68
6. TARIF	70
6.1. Zahlungsverfahren.....	70

6.1.1. Mindestzugangspaket.....	70
6.1.2. Entgelt für das Mindestzugangspaket	71
6.2. Preise	72
6.2.1. Mindestzugangspaket.....	72
6.2.2. Preise für Zusatzleistungen	73
6.2.3. Preise für Nebenleistungen.....	73
6.4. Ausnahmen bei Tarifierung	73
6.5. Stornierung von Zugtrassen und Annullierung der geplanten Fahrt	73
6.6. Änderung der Zugtrasse	74
6.7. Preisänderung.....	74
6.8. System der Qualitätsindikatoren für Beförderung.....	75
6.9. Zahlungsweise	75
ANLAGEN	77

1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1. Einleitung

Im Einklang mit der Strategie der Regierung von Montenegro über die Restrukturierung der Eisenbahn von Montenegro wurde von der Aktionärversammlung der Eisenbahn von Montenegro AG Podgorica in der Sitzung vom 02.07.2008 der Beschluss über die Restrukturierung der Eisenbahn von Montenegro-Infrastruktura-DOO Podgorica in Željeznička Infrastruktura Crne Gore AD-Podgorica / Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG Podgorica/ gefasst.

Željeznička Infrastruktura Crne Gore AD-Podgorica /Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG Podgorica/im weiteren Text ŽICG/, Infrastrukturbetreiber in Montenegro, ist eine juristische Person und im Rahmen des Geschäftsgegenstands tritt sie in Rechtsgeschäften selbstständig, schliesst die Rechtsgeschäfte ab und übernimmt andere Rechtshandlungen, die von Bedeutung für die Geschäftstätigkeit sind. Am 09.07.2008 wurde sie im Zentralregister des Wirtschaftsgerichtes in Podgorica als Aktionärgesellschaft eingetragen: ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA CRNE GORE AD-PODGORICA, /Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG Podgorica/ unter der Registernummer 4-0008771/001.

ŽICG (ausgenommen Industriegleise) ist öffentliches Gut zum allgemeinen Gebrauch im Besitz des Staates und steht unter den gleichen Bedingungen allen interessierten Wirtschaftsgesellschaften zur Verfügung, von denen auf die durch das Eisenbahngesetz vorgeschriebene Weise die Beförderung durchgeführt werden .

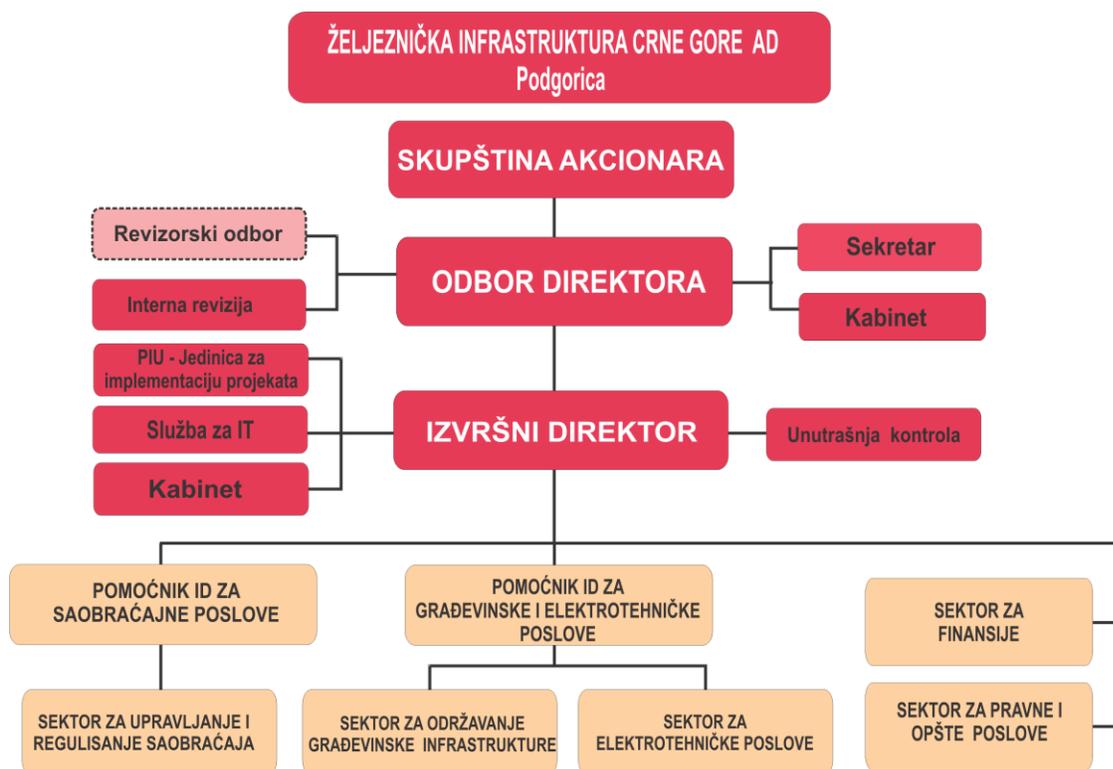
Das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur ist die Tätigkeit im allgemeinen Interesse. Das Betreiben der Infrastruktur ist im Sinne des Eisenbahngesetzes: Instandhaltung der Infrastruktur, Organisation und Regulierung des Eisenbahnverkehrs, die Modernisierung der Infrastruktur und der Schutz der Infrastruktur.

ŽICG verwaltet das Schienennetz von 335,46 km.

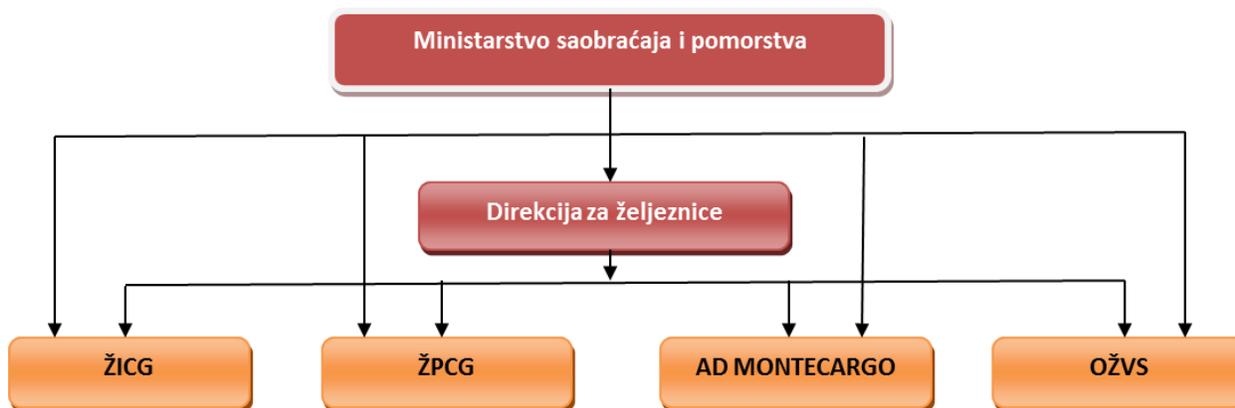
Im Einklang mit dem Eisenbahngesetz erstellt und veröffentlicht ŽICG als Infrastrukturbetreiber die Schienennetz-Benutzungsbedingungen, durch die die Informationen über das Schienennetz, Bedingungen für Netzzugang und Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten, über die Höhe des Nutzungsentgelte, Organisation und Regulierung des Verkehrs bereitgestellt werden.



Organisationsschema ŽICG



Organisation des Eisenbahnsektors in Montenegro



Die Direktion für Eisenbahnen ist die staatliche Behörde von Montenegro für den Bereich des Eisenbahnverkehrs.

Sie wurde im Jahre 2010 aufgrund Änderungen des Gesetzes über die Organisation und Arbeitsweise der staatlichen Verwaltung (Amtsblatt von MN", Nr. 4/09), und im Einklang mit dem Eisenbahngesetz (Amtsblatt von MN ", Nr. 21/04) gegründet.

Die Direktion für Eisenbahnen ist eine juristische Person. Die Direktion wurde wegen Durchführung von Investitionsgeschäften in die Instandhaltung, Entwicklung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur gegründet. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst regulatorische Angelegenheiten und die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Durch Änderungen, die im Eisenbahnsektor in Europa entstanden, besonders nach 1990, bestand ein realer Bedarf an der unabhängigen staatlichen Behörde für den Bereich des Eisenbahnverkehrs, die die Verkehrspolitik des Staates Montenegro im Eisenbahnbereich realisiert wird.

Die Zuständigkeit der Direktion für Eisenbahnen:

- Beteiligung an der Vorbereitung und Ausarbeitung von technischen Vorschriften und Normen für das Eisenbahnwesen;
- Erteilung der Lizenzen zur Betreiben der Eisenbahninfrastruktur (Industriebahn);
- Erteilung von Transportlizenzen;
- Erteilung der Sicherheitsbescheinigung fuer den Infrastrukturbetreiber;
- Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für die Beförderung;
- Beschlussfassung über Beschwerden bezüglich des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur;
- Beschlussfassung über Beschwerden der Kandidaten, die betrachten, dass sie ungerecht behandelt werden, diskriminiert werden oder auf andere Weise beschädigt werden, besonders bezüglich Beschwerden gegen Akten, die vom Infrastrukturbetreiber erteilt wurden;
- Erteilung von Genehmigungen für Nutzung von neu gebauten Schienenfahrzeugen, neuen Gerätetypen, Teilen und Ausrüstung für Schienenfahrzeuge, so wie von neuen Gerätetypen, Teilen und Ausrüstung für Eisenbahninfrastruktur;
- Genehmigung der technischen Dokumentation für Bau, Umbau und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur;
- Ausarbeitung der Pläne für Entwicklung, Bau, Umbau, Modernisierung, Instandhaltung und Schutz der Eisenbahn von Montenegro;
- Durchführung der Arbeiten bezüglich: der Entwicklung, Bau, Umbau, Instandhaltung und Schutz der Eisenbahn von Montenegro
- Kontrolle der Verwendung staatlicher Subventionen zur Deckung der Kosten von Verpflichtungen des öffentlichen Verkehrs (PSO);
- Überwachung der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und Schienenfahrzeuge in anderen Ländern und die Vorschläge für Modernisierungsmaßnahmen, um die Interoperabilität zu verbessern;
- Verwirklichung und Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs;
- Vorschläge für Harmonisierung gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften mit EU-Verordnungen und EU-Richtlinien zum Zweck der Übereinstimmung der nationalen Vorschriften mit EU-Vorschriften;
- die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen und die Durchführung des Verfahrens zur Vergabe von Leistungen im Bereich der technischen Dokumentation und Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur;
- Überwachung und Kontrolle der Verwendung der Finanzmittel, mit denen der Infrastrukturbetreiber und die Beförderer subventioniert werden;
- Erteilung der Genehmigung des Anschlusses und Kreuzens öffentlicher Straßen und Strecken, Aufbau der Infrastrukture Objekte (Rohrleitungen, Wasserleitungen, Kanalisation, Elektroleitungen, Telefonleitungen, Telegraphendraht usw.)im Strecken- und Schutzbereich;

- Erteilung der Genehmigung für Bau, Umbau, Instandhaltung und Schutz der Industriebahn;
- Abschluß von Verträgen mit den Beförderern, die im öffentlichen Interesse verkehren;
- führt die bestimmten Aufgaben der Notifikation durch ;
- realisiert als Vertreter des Staates die internationale Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, Europäischen Eisenbahnagentur und mit Behörden anderer Staaten, die für die Sicherheit, Interoperabilität und Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr zuständig sind.

1.2. Zweck

Der Zweck dieser Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist eine einheitliche Informationsquelle zu unterbreiten, die den Bahnbeförderern erforderlich ist, um die Transportleistungen an der von ŽICG geleiteten Eisenbahninfrastruktur zu erbringen.

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen werden von ŽICG ausgefertigt und so bekommt man die Informationen über Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Zuweisung von Fahrwegkapazität so wie über das Modell zur Berechnung der Entgelte für die vom Infrastrukturbetreiber erbrachten Dienstleistungen.

1.3. Rechtsrahmen

Die Funktionsweise der Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dem Schienennetz von ŽICG wurde durch Rechtsregelungen von Montenegro, durch die Rechtsakte des Infrastrukturbetreibers und durch Akte und technologische Prozederen der Beförderer geregelt. Der Eisenbahnbeförderer muss sich an allen Rechtsregeln halten, die im internationalen Recht so wie in nationalen Gesetzen und untergesetzlichen Akten beinhaltet sind. Die Vorschriften und Prozederen, die sich auf die Beförderer in Montenegro beziehen, werden vom Ministerium für den Verkehr und Seeverkehr in Zusammenarbeit mit der Direktion für Eisenbahnen und ŽICG bestimmt.

Die Ausfertigung dieses Dokuments bedeutet die Übereinstimmung mit europäischen Regelungen, so dass während seiner Ausarbeitung die Empfehlungen und Richtlinien der Europäischen Union benutzt wurden.

In der Anlage 1.c befindet sich ein Verzeichnis von europäischen Regelungen, nationalen Gesetzen, untergesetzlichen Akten und Regelwerken, die im Dokument genannt werden und bei der Ausarbeitung der Netzbenutzungsbedingungen genutzt wurden.

1.4. Rechtlicher Status

1.4.1. Allgemeine Bestimmungen

Die Netzbenutzungsbedingungen werden von ŽICG aufgrund des Eisenbahngesetzes erstellt, veröffentlicht, ordentlich aktualisiert und nach Bedarf geändert.

Die Netzbenutzungsbedingungen dienen vor allem als Informationsquelle für die Eisenbahnbeförderer. Der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, der vom Infrastrukturbetreiber und Beförderer abgeschlossen wird, kann sich auf die bestimmte Teile der Netzbenutzungsbedingungen beziehen, dadurch Ugovor o korišćenju željezničke infrastrukture koji sklapaju upravljač infrastrukture i željeznički prevoznik može upućivati na određene dijelove Izjave o mreži čime ti djelovi postaju obavezujući za ugovorne strane.

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen werden auf Internetseite von ŽICG www.zicg.me in montenegrinischer und englischer Sprache veröffentlicht. Im Fall der Nichtübereinstimmung der montenegrinischen mit der englischen Version ist die montenegrinische relevant.

1.4.2. Verantwortung

ŽICG ist für die Richtigkeit der Informationen in Schienennetz-Benutzungsbedingungen verantwortlich. ŽICG ist nicht für einen Schaden verantwortlich, der wegen der Druckfehler in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen entsteht.

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen wurde aufgrund der seit 01.01.2013 erreichbaren Informationen erstellt. Für den Fall, dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen mit der geltenden Gesetzgebung nicht übereinstimmen, ist die geltende Gesetzgebung maßgebend. Die Gesetzgebung in Vorbereitung wurde nicht in Betracht genommen. Alle Vorschriften und technische Dokumente, die nach der Veröffentlichung dieser Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Kraft treten, sollen bei der Erläuterung dieser Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Betracht genommen werden.

1.4.3. Beschwerdeverfahren

Der Eisenbahnbeförderer kann der Direktion für Eisenbahnen eine Beschwerde dann einreichen, wenn er betrachtet, dass er im Verhältnis zu anderen Antragsteller für Zuweisung von Infrastruktur-Kapazität ungleich/diskriminierend/ behandelt wird oder in irgendeiner Weise beschädigt wird, in Bezug auf:

- Schienennetz-Benutzungsbedingungen,
- Kriterien, die gesetzt wurden,
- das Verfahren der Zuweisung von Fahrwegkapazität und des Ergebnisses dieser Zuweisung,
- Kriterien für die Bestimmung des Entgeltes für Nutzung der Infrastruktur,
- Höhe und Struktur der Preise für Nutzung der Infrastrukturkapazität,
- mit anderen Fällen, die sich auf die Gewährleistung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur beziehen .

1.5. Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Diese Schienennetz-Benutzungsbedingungen wurden im Einklang mit der Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen erstellt, die im Rahmen der internationalen Organisation RaliNatEurop angenommen wurden, Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber / www.rne.eu /. Die angenommene Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen ermöglicht, dass die Schienennetz-Benutzungsbedingungen verschiedener Infrstrukturbetreiber annähernd gleiche Informationen beinhalten.

Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist:

1. Allgemeine Informationen - beinhaltet die Ziele der Erstellung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen
2. Zugangsbedingungen - umfasst die Bedingungen, die der Eisenbahnbeförderer für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erfüllen soll.
3. Infrastruktur - enthält die Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur, die von ŽICG geleitet wird .
4. Zuweisung der Kapazität - bestimmt das Verfahren und die Bedingungen der Zuweisung der Fahrwegkapazität
5. Dienstleistungen - enthält die Beschreibung der von ŽICG erbrachten Dienstleistungen.
6. Entgelt - enthält die Beschreibung der Methode der Abrechnung von Nutzungsentgelte für Eisenbahninfrastruktur und die ŽICG -Leistungen.

1.6. Gültigkeit und das Aktualisierungsverfahren

1.6.1. Gültigkeit

Die Gültigkeit der Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist an die Gültigkeit des Jahresfahrplans gebunden. Diese Schienennetz-Benutzungsbedingungen beziehen sich auf:

- den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur während der Gültigkeit des Fahrplans 2013/2014,
- das Verfahren der Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten für den Fahrplan 2013/2014.

Der Fahrplan 2013/2014 beginnt am 15. Dezember 2013, und endet am 13. Dezember 2014 .

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen werden spätestens 3 Monate vor dem Endtermin für Unterbreitung des Antrags auf Trassenzuweisung veröffentlicht und gilt für die ganze Gültigkeit des Fahrplans 2013/2014.

1.6.2. Aktualisierungsverfahren

ŽICG muss ordentlich die Schienennetz-Benutzungsbedingungen aktualisieren, wenn wichtige Informationen veröffentlicht werden müssen. Alle Änderungen und Ergänzungen wedern auf der Webseite www.zicg.me veröffentlicht werden.

ŽICG wird über die Änderungen und Ergänzungen alle Beförderer informieren, mit denen ein Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abgeschlossen wurde.

1.7. Veröffentlichung

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind in Druckform(limitierte Anzahl) und in elektronischer Form auf der Webseite von ZICG www.zicg.me in montenegrinischer und englischer Sprache erreichbar. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen werden in montenegrinischer und englischer Sprache veröffentlicht. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen werden nur in elektronischer Form in englischer Sprache veröffentlicht. Im Fall der Nichtübereinstimmung der montenegrinischen und englischen Fassung ist die montenegrinische Fassung massgebend.

1.8. Kontakte

ŽICG wird auf Antrag des Beförderers auch die Informationen zur Verfügung stellen, die in Netzbenutzungsbedingungen nicht beinhaltet sind.

Kontakte:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG
Podgorica/
Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/Sektor für Verkehrsleitung und –Regelung/
Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica
Tel: 00 382 20 441 267
Fax: 00 382 20 441 255
e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva /Ministerium für Verkehr und Seeverkehr/

Rimski trg 46

CG – 81 000 Podgorica

Direktorat za željeznički saobraćaj /Direktorat für Eisenbahnen

tel: 00 382 20 482 192

fax: 00 382 20 234 331

www.minsab.gov.me

Direkcija za željeznice /Direktion für Eisenbahnen

Hercegovačka 75

CG - 81000 Podgorica

tel: 00 382 20 232 127

fax: 00 382 20 232 128

www.dzzcg.me

1.9. Zusammenarbeit mit anderen Infrastrukturbetreibern

RailNetEurope /RNE/ ist die Organisation, die im Jahr 2004 von europäischen Infrastrukturbetreibern gegründet. godine osnovali evropski upavljači infrastrukturom. RNE ist eine gemeinnützige Organisation der Infrastrukturbetreiber und Behörden für die Zuweisung der Fahrwegkapazität und befasst sich mit Erleichterung des internationalen Verkehrs auf der europäischen Eisenbahninfrastruktur.

Ziel von RNE

Das Ziel von RNE ist die Unterstützung der Eisenbahnbeförderer bei ihren internationalen Aktivitäten (im Güter- und Personenverkehr) und die Verbesserung der Arbeitsergebnisse von Infrastrukturbetreibern. Die Mitglieder von RailNetEuropa harmonisieren die Bedingungen im internationalen Eisenbahnverkehr und führen den unternehmerischen Beitritt zur Beförderung des europäischen Eisenbahnverkehrs ein .

RNE-Aufgaben

RNE Vereinigung realisiert ihre Aufgaben über vier ständige Arbeitsgruppen und durch "ad-hoc"Projektteams, mit denen das gemeinsame Büro von RNE, mit dem Sitz in Wien -Österreich, koordiniert.

RNE-Netzwerk

RailNetEurope ist die Organisation, die 37 Infrastrukturbetreiber bilden. Sie sind entweder Vollmitglieder oder assoziierte Mitglieder oder Beitrittskandidaten. Die RNE-Mitglieder verfügen über das Schienennetz von ca. 230 000 km.

Die Tätigkeit von RNE ist die Vereinfachung, Harmonisierung und Optimierung des internationalen Eisenbahnverkehrs, wo man denkt an:

- Ausarbeitung des Fahrplan für Europa,

- gemeinsames Konzept für Marketing und Vertrieb (einsch. Netzbenutzungsbedingungen),
- Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern in ihrem Tätigkeitsbereich
- Austausch von Informationen über grenzüberschreitende Züge in Echtzeit,
- die nach dem Verkauf erbrachte Leistungen (dh. Benachrichtigung).

Mehrere Informationen auf: <http://www.rne.eu/index.php/corporate.html>.

1.9.1. One Stop Shop /OSS/

RNE ist in jedem Mitgliedsstaat ein OSS-Kontakt gegründet, das "ein Schalter für Verkauf" oder One Stop Shop/OSS/ darstellt. Diese Nationalkontakte stellen ein Netzwerk von Kontaktpunkten für die Benutzer innerhalb RNE dar. Hinsichtlich internationaler Anträge auf Trassen sollen die Benutzer nur eine dieser OSS-Stellen kontaktieren, von der dann der gesamte Prozess der internationalen Trassenzuweisung initiiert werden wird.

Die Benutzer der von RNE erbrachten Leistungen im internationalen Eisenbahnverkehrs können die Dienstleistungen von RNE-Kontaktstellen –OSS – nutzen, wo sie erhalten werden:

- Netzwerk von Kontakten, die die Benutzer durch das ganze Verfahren führen, das sich auf die Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur und auf die angebotenen Bahntrassen auf dem ganzen Beförderungsweg im internationalen Verkehr bezieht,
- alle Informationen über die Dienstleistungen, die von irgendeinem Infrastrukturbetreiber erbracht werden,
- die Behandlung von Anträgen auf Zuweisung der internationalen Trassen innerhalb RNE,
- die Anträge auf den folgenden Fahrplan rechtzeitig in Betracht genommen werden, bei der Erstellung des Jahresfahrplans.

Verzeichnis von OSS-Kontakten ist erreichbar über : http://www.rne.eu/index.php/oss_network.html.

Mehrere Informationen über OSS: <http://www.rne.eu/index.php/one-stop-shop.html>.

1.9.2. Werkzeuge von RNE

PCS /eher PATHFINDER/

PCS /Path Coordination System – System der Koordination von Trassen / ist die Webapplikation für Infrastrukturbetreiber von RNE, Organ für Zuweisung der Fahrwegkapazität und für die Antragsteller. Mittels dieser Applikation wird die Kommunikation und die Koordination von Verfahren für die Behandlung der Anträge auf Zuweisung internationaler Trassen und des Angebots internationaler Trassen durchgeführt.

Dieses Werkzeug passt zum internationalen Verfahren für die Vorbereitung des neuen Fahrplans und die Korrektur der bestehenden Fahrplans. Es hilft auch den Eisenbahnbeförderern und den Antragstellern bei den vor-koordinierenden Verpflichtungen in Verbindung mit der Trassenstudien, um ihre Anträge auf internationale Trassen bereitzustellen. Das PCS-Werkzeug umfasst die One Stop Shop für die Unterstützung bei den Geschäftstätigkeiten.

Für mehrere Informationen besuchen Sie Webseite: www.pfndr.org oder schreiben Sie an helpdesk: support.pcs@

rne.eu. Mehrere Informationen an: <http://www.rne.eu/index.php/pcs.html>.

CIS /eher EICIS/

CIS /Charging Information System – Informationssystem für Erhebung der Entgelte/ ist das Werkzeug von RNE zur Ermittlung der Höhe des Entgeltes für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, das den Benutzern die Informationen über die Preise bietet. Das Internet-Dach-System für verschiedene nationale Systeme zur Erhebung der Entgelte für Eisenbahninfrastruktur kann das Nutzungsentgelt für internationale Trassen ermitteln – einschließlich Entgelt für Zugtrasse, Nutzung des Bahnhofs und Rangierkosten. Das aktuelle Ziel der CIS-Entwicklung ist die von CIS bereitgestellten Informationen an die Informationen aus den Netzbenutzungsbedingungen anpassen.

TIS /eher EUROPTIRAILS/

TIS /Train Information System – Zuginformationssystem / ist die Applikation im Internet, die den Verkehr der internationalen Züge vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof verfolgt, und unterstützt die Leitung der internationalen Züge mit Angaben, die sich auf die internationalen Reisezüge und Güterzüge auf RNE-Korridoren beziehen. TIS bezieht sich nicht auf die Dienstleistungen des nationalen Beförderers.

TIS bietet im Internet in Echtzeit die Daten über die Züge und generiert Berichte auf Grund archivalischer Daten. Diese beiden Produkte von TIS beruhen auf den gleichen Grunddaten:

- die Informationen über die Züge werden in Echtzeit gesammelt, die Daten werden zentralisiert und die Informationen über die auf vielen RNE-Korridoren verkehrten Züge werden veröffentlicht (in einer wachsenden Anzahl von Staaten, einschließlich Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg, Niederland, Slowenien und die Schweiz) wie:
 - aktuelle und vorherige Standort des Zuges
 - Informationen über den vereinbarten täglichen Fahrplan
 - Informationen über Verspätungen und Gründe für die Verspätung
- die Funktion der Berichterstattung ermöglicht die Verfolgung der Informationen über den Zug und über die Verspätung im bestimmten Zeitraum.

Daneben wird es auch das dritte Produkt geplant, das der Datenaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern und den von TAF TSI-Format benutzenden Eisenbahnbeförderern in Echtzeit ermöglichen wird.

TIS ist Überwachungswerkzeug von EPR (European Performance Regime – Europäisches System der Indikatoren für die Qualität des Verkehrs) – ein gemeinsames Projekt von RNE und UIC.

TIS ist erreichbar über: <https://www.europtirails.eu>.
Kundendienst kann per E-Mail kontaktiert werden: support.tis@rne.eu.
Mehrere Informationen über: <http://www.rne.eu/index.php/tis.html>.

1.9.3. Korridore für den Güterverkehr

Vom Europäische Parlament und Rat wurde am 22. September 2010 die Verordnung /EU/ Nr. 913/2010 über das europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Durch diese Verordnung werden die Regeln für die Gründung und Organisation der internationalen Eisenbahnkorridore für den wettbewerbsfähigen Güterverkehr bestimmt. Deshalb wird die Entwicklung des europäischen Schienennetzes für den wettbewerbsfähigen Güterverkehr beabsichtigt. In Montenegro gibt es keinen Korridor für den Güterverkehr im Sinne der EU-Verordnung 913/2010.

1.10. Begriffs- und Verkürzungsverzeichnis

Begriffe, die in Netzbenutzungsbedingungen genutzt wurden

Ad -hoc Antrag	von Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur, durch den die Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Trassenzuweisungsverfahrens für den Jahresfahrplan angefordert wird.
One Stop Shop	Vertreter des Infrastrukturbetreibers, der gemeinsam mit Vertretern anderer Infrastrukturbetreiber das internationale Netz bildet, das der Zugang zur internationalen Eisenbahninfrastruktur den Benutzern ermöglicht wird.
PSC	Kommunikationssystem im Internet für die optimale Koordinierung der internationalen Zugtrassen.
Zugangsrecht	Das Recht der Eisenbahnbeförderers auf die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.
Güterterminal	Alle Dienststellen, die für die Gütergeschäfte geöffnet sind, wo die Sendungen angenommen und abgefertigt werden.
TAF TSI	Technische Spezifikationen der Interoperabilität für telematische Applikationen im Gütertransport.
Zugtrasse	Infrastrukturkapazität, die für die Zugfahrt zwischen zwei Orten zum gewissen Zeitpunkt erforderlich ist

Vertrag über den Zugang	Der Vertrag, durch den der Infrastrukturbetreiber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht auf die Eisenbahninfrastruktur genehmigt und durch den die gegenseitigen Rechte und Pflichten geregelt werden, die zugewiesene Kapazität bestimmt wird, die Höhe des Entgeltes für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und andere Fragen bezüglich der Betriebssicherheit und Umweltschutz bestimmt werden
Infrastrukturbetreiber	Wirtschaftsgesellschaft, die zur Leitung der Eisenbahninfrastruktur befugt ist.
Eisenbahnverkehrsunternehmen	Wirtschaftsgesellschaft, die eine Beförderungslizenz und Sicherheitszertifikat für Personenverkehr besitzt, die von zuständigen Verwaltungsorgan ausgestellt sind.
Engpass der Infrastruktur	Teil der Infrastruktur, auf der die Anträge auf die

	Infrastrukturkapazität nicht erfüllen können, auch nicht nach dem Abstimmungsverfahren für die Zuweisung der Infrastrukturkapazität.
--	--

Verkürzungen, die Netzbenutzungsbedingungen genutzt wurden

ATC	System automatischer Lenkung des Verkehrs /automatic train control/
EVP	Stromversorgungsstelle
GIŠ	Schienenoberkante
KM	Fahrleitung
OSS	One Stop Shop
RID	Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn
RNE	RailNetEurope
UI	Infrastrukturbetreiber
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
TK	Telekommando
ŽP	Eisenbahnbeförderer
ŽPCG	Eisenbahnverkehr von Montenegro
MC	Aktionärgesellschaft Montecargo
OŽVS	Aktionärgesellschaft Instandhaltung von Schienenfahrzeugen
ŽS	Eisenbahnen Seriens
HSH	Albanische Eisenbahnen

Neben der in der Tabelle genannten Begriffe wurde von RNE ein einfacher Wörterbuch aller Begriffe in Englisch erstellt, die sich auf die Netzbenutzungsbedingungen beziehen. Die Definitionen im Wörterbuch sind deutlich und stellen ein praktischer Leitfaden für die Infrastrukturbetreiber und ihre Benutzer dar. Das Wörterbuch dient ausschließlich zum informativen Zweck und darin enthaltene Definitionen sind nicht rechtsverbindlich.

Das RNE-Wörterbuch ist erreichbar auf: http://www.rne.eu/index.php/ns_glossary.htm.

2. ZUGANGSBEDINGUNGEN

2.1. Einleitung

Das Eisenbahngesetz stellt den Rechtsrahmen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

2.2. Allgemeine Zugangsbedingungen

Allgemeine Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur von Montenegro werden bestimmt: durch das Eisenbahngesetz, durch die aufgrund dieses Gesetzes verabschiedeten untergesetzlichen Akte/Verordnung über die Erteilung der Lizenzen für Betreiben der Eisenbahninfrastruktur, Verordnung über die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für Betreiben der Eisenbahninfrastruktur, Verordnung über die Erteilung der Lizenzen für Beförderung im Eisenbahnverkehr und Verordnung über die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für Beförderung im Eisenbahnverkehr / und durch andere Vorschriften.



ZICG als Infrastrukturbetreiber als Infrastrukturbetreiber gewährt den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur den interessierte Beförderern und dann schließen ZICG und Eisenbahnbeförderer einen Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur ab. Durch den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten geregelt, die zugewiesene Infrastrukturkapazität, die Höhe und das Erheben der Trassenentgelte bestimmt und werden andere Fragen bezüglich Regelung und Organisation der Schienenverkehrs geregelt. ŽICG gewährt die Nutzung der Infrastruktur

für alle Beförderer, die eine gültige Transportlizenz und Sicherheitsbescheinigung besitzen, die von der Direktion für Eisenbahnen ausgestellt sind, bzw. aufgrund Reziprozität in einem anderen Staat, mit dem von Montenegro der Vertrag über die gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten und der Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur abgeschlossen wurde.

2.2.1. Voraussetzungen für Anträge auf Trassenzuweisung

Der Antrag auf die Zuweisung der Infrastrukturkapazität kann der Eisenbahnbeförderer stellen, der zur Zeit der Antragstellung die gültige Transportlizenz und Sicherheitsbescheinigung besitzt, die von der Direktion für Eisenbahnen ausgestellt sind, bzw. aufgrund Reziprozität in einem anderen Staat, mit dem von Montenegro der Vertrag über die gegenseitige Anerkennung der Zertifikat abgeschlossen wurde, die für den öffentlichen Eisenbahnverkehr oder für Transport für den eigenen Bedarf registriert ist.

Der Eisenbahnbeförderer muss bei der Stellung des Antrags auf Zuweisung der Infrastrukturkapazität die im Abschnitt 4. dieser Netzbenutzungsbedingungen bestimmten Fristen beachten.

Die zugewiesenen Infrastrukturkapazität darf nicht der Antragsteller auf einen anderen Beförderer übertragen. Irgendeiner Handel der Infrastrukturkapazität ist unerlaubt und als Folge hat ein Ausschluss des Beförderers von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazitäten.

2.2.2. Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr

Die Transportleistungen im Eisenbahnverkehr können nur die Beförderer erbringen, die die Bedingungen erfüllen, die durch das Eisenbahngesetz definiert wurden, und die Beförderer müssen die gültige Transportlizenz und Sicherheitsbescheinigung besitzen, die von der Direktion für Eisenbahnen ausgestellt sind, bzw. aufgrund Reziprozität in einem anderen Staat, mit dem von Montenegro der Vertrag über die gegenseitige Anerkennung der Zertifikat und der Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur abgeschlossen wurden.

2.2.3. Transportlizenz

Die Transportlizenz wird dem Beförderer in Montenegro auf Grund des Eisenbahngesetzes und der Verordnung über die Erteilung der Transportlizenzen für den Eisenbahnverkehr von der Eisenbahndirektion erteilt, Die Bedingungen für die Erteilung der Transportlizenz, neben Beantragung, sind:

- Der Beförderer soll für die Beförderung im Schienenverkehr registriert werden /mit oder ohne Traktion der Triebfahrzeuge oder nur die Traktion der Triebfahrzeuge);
- Dass gegen den Beförderer kein Konkursverfahren eröffnet worden ist oder in Laufe ist;
- Dass ein Mitglied seiner Verwaltung für Wirtschaftsstraftaten, Straftaten gegen die öffentliche Sicherheit der Menschen und des Eigentums, gegen die Sicherheit im Schienenverkehr, gegen das Recht auf Arbeit und daraus resultierte Rechte zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr oder mehr nicht rechtskräftig verurteilt wurde;

- Dass er finanziell leistungsfähig ist, dass er seine bestehenden und künftigen Verbindlichkeiten unter normalen Geschäftsumständen innerhalb einer bestimmten Frist erfüllen kann;
- Dass im Arbeitsverhältnis fachkompetente Mitarbeiter sind, die die Sicherheit im Schienenverkehr gewährleisten;
- Dass der Beförderer hochwertige Transportmittel und entsprechende technische Ausrüstung besitzt;
- Dass er bei einer Versicherungsgesellschaft versichert ist und fähig ist, die eventuellen durch die Verantwortung für Ausübung eigener Tätigkeit entstandenen Schäden zu ersetzen, dass sie im Falle eines Unfalls eine Garantie für Schadenersatz in Zusammenhang mit Reisenden, Gepäck, Fracht, Dritten und Umwelt geben kann, die in Einklang mit dem Gesetz und anderen Vorschriften ist, sowie mit den für Montenegro verbindlichen Verträgen.

Auf gestellten Antrag und im Einklang mit der Verordnung über die Erteilung der Transportlizenzen für den Eisenbahnverkehr wird von Direktion für Eisenbahnen eine Transportlizenz für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt und sie kann nicht auf anderen Beförderer übertragen werden. Die Direktion für Eisenbahnen kann dem Beförderer die Gültigkeit der Lizenz um 5 Jahre verlängern, wenn der Beförderer alle durch Gesetz und Verordnung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt.

Im Fall des begonnenen Konkursverfahrens oder eines ähnlichen Verfahrens gegen den Beförderer wird die Direktion für Eisenbahnen dem Beförderer nicht erlauben, die Lizenz zu behalten.

Direkcija za željeznice /Direktion für Eisenbahnen /

Hercegovačka 75

CG - 81000 Podgorica

tel: 00 382 232 127

fax: 00 382 232 128

www.dzzcg.me

2.2.4. Sicherheitsbescheinigung

Die Sicherheitsbescheinigung für die Beförderung wird von Direktion für Eisenbahnen auf gestellten Antrag und im Einklang mit dem Gesetz über Sicherheit im Eisenbahnverkehr und mit der Verordnung über die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für die Beförderung im Eisenbahnverkehr für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt und sie kann nicht auf anderen Beförderer übertragen werden. Die Bedingungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, neben der Antragstellung sind:

- Dass die Schienenfahrzeuge die Betriebserlaubnis besitzen und dass sie technisch korrekt in Übereinstimmung mit den Vorschriften und Normen sind, durch die die Sicherheit im Schienenverkehr in Montenegro geregelt wird.

- Dass das an Bedienung und Nutzung von Schienenfahrzeugen beschäftigte Personal fachkompetent und körperlich gesund ist, in Übereinstimmung mit Vorschriften und Normen, durch die die Sicherheit im Schienenverkehr in Montenegro geregelt wird.
- Dass der Beförderer eine organisierte Überwachungsstelle für die Beförderung im Schienenverkehr besitzt.

Die Direktion für Eisenbahnen kann dem Beförderer die Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung für einen Zeitraum von fünf Jahren verlängern, wenn der Beförderer die durch Gesetz und Verordnung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt.

Direkcija za željeznice / Direktion für Eisenbahnen/

Hercegovačka 75

CG - 81000 Podgorica

tel: 00 382 232 127

fax: 00 382 232 128

www.dzzcg.me

2.2.5. Haftung und Deckung – Versicherung

Die Möglichkeit den Schaden zu ersetzen, der bei der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs entstand und die Leistung der Garantie für Schadenersatz im Einklang mit dem Gesetz und anderen Vorschriften, so wie Verträgen, die für Montenegro verbindlich sind, ist eine der Voraussetzungen für den Erhalt der Transportlizenz, so dass der Beförderer, der eine von der Direktion für Eisenbahnen erteilte Transportlizenz besitzt, erfüllt die genannten Voraussetzungen.

2.3. Allgemeine Geschäfte / Kommerzielle Bedingungen

2.3.1. Rahmenvertrag

Der Rahmenvertrag ist eine rechtlich bindende Vereinbarung, durch die die Rechte und Pflichten des Antragstellers des Antrags auf Zuweisung der Infrastrukturkapazität und des Infrastrukturbetreibers geregelt werden, für einen Zeitraum, der länger als die Dauer eines Fahrplans ist. Der Rahmenvertrag darf nicht so erstellt werden, dass er die Nutzung der Infrastruktur seitens anderer Antragsteller ausgeschlossen wird. Der Rahmenvertrag konkretisiert den Abschluss des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

2.3.2. Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Vertrag, der vom Infrastrukturbetreiber und Beförderer abgeschlossen wird. Durch den Vertrag werden gegenseitige Rechte und Pflichten geregelt, die zugewiesene Kapazität, die Höhe des Nutzungsentgeltes, so wie andere Fragen bestimmt werden, die sich auf technische und andere Voraussetzungen für die sichere Abwicklung des Schienenverkehrs, Organisation und Regelung des Verkehrs beziehen.

Durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur wird von ŽICG die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur dem Beförderer genehmigt. Der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur wird nach der Durchführung des Verfahrens für die Zuweisung der Fahrwegkapazität abgeschlossen. Die zugewiesene Fahrwegkapazität kann nach dem Abschluss des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur benutzt werden.

Durch Unterzeichnung des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erkennt und akzeptiert der Eisenbahnbeförderer die allgemeinen Geschäftsbedingungen, die dann Bestandteil des Vertrages über die Nutzung geworden sind.

Über andere Leistungen, die vom Infrastrukturbetreiber erbracht werden, können besondere Verträge abgeschlossen werden.

2.4. Betriebsvorschriften

Die Eisenbahninfrastruktur muss unter den Bedingungen benutzt werden, die durch Eisenbahngesetz, Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr und andere Gesetze im Bereich des Eisenbahnverkehrs festgestellt wurden. Der Eisenbahnbeförderer ist verpflichtet, alle Vorschriften zu beachten, durch die eine sichere Abwicklung des Eisenbahnverkehrs geregelt wird.

Durch das Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr werden die Voraussetzungen für die sichere, rechtzeitige und ungestörte Abwicklung des Schienenverkehrs und das Funktionieren des Schienenverkehrs in Montenegro vorgeschrieben.

Das Ministerium für Verkehr und Seeverkehr ist für Verabschiedung von untergesetzlichen Vorschriften zuständig, durch die die Abwicklung des Schienenverkehrs geregelt wird.

Die Amtssprache der Kommunikation bei Abwicklung des Verkehrs auf der von ŽICG geleiteten Eisenbahninfrastruktur ist Montenegrinisch.

2.5. Beförderung außergewöhnlicher Sendungen

Die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Binnen- und internationalen Eisenbahnverkehr wird vom Infrastrukturbetreiber zugestimmt, so wie die Bedingungen, unter denen diese Beförderung abgewickelt werden kann. Die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen ist durch Ordnung 20 für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Eisenbahnverkehr geregelt.

Der Eisenbahnbeförderer im internationalen Verkehr muss die im UIC-Merkblatt 502 definierte Bestimmungen beachten, durch die das Verfahren für die Zustimmung des Antrags auf die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen bestimmt wurde. Außergewöhnliche Sendungen werden nur unter erfüllten besonderen technischen und Betriebsbedingungen zur Beförderung angenommen.

Im internationalen Transport von außergewöhnlichen Sendungen muss sich der Beförderer auch an Bestimmungen folgender internationaler Vereinbarungen halten:

- RIV (2000) –Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Schienenverkehr,
- RIC (2001) –Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personenwagen im internationalen Schienenverkehr
- SMGS –Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahngüterverkehr
- UIC- Merkblatt 502.

Die Detailinformationen über die Beförderung gefährlicher Güter kann man im Abschnitt 4. und 5. der Netzbenutzungsbedingungen finden.

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD–Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG Podgorica
Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golotočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 267
fax: 00 382 20 441 255
e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

2.6. Beförderung gefährlicher Güter

Gefährliche Güter sind diejenigen, die die menschliche Gesundheit gefährden können, die Umwelt verschmutzen können oder materiellen Schaden verursachen können, die auch durch Gesetz und andere Vorschriften und internationale Verträge so definiert wurden, die auch bei Beförderung für die Sicherheit gefährlich sind oder giftige, ätzende, reizende, brennbare, explosive oder radioaktive Auswirkungen bewiesen sind. Gefährliche Güter sind Stoffe und Rohstoffe zur Produktion gefährlicher Güter und die Abfälle, die giftig, ätzend, reizend sind.

dh. wenn es sich um gefährliche Güter handelt, dessen Beförderung durch die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn – RID verboten ist, muss die Beförderer die RID-Bestimmungen einhalten, Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn oder die Beförderung ist nur nach bestimmten RID-Vorschriften erlaubt. Die Beförderung gefährlicher Güter wird durch das Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr COTIF geregelt.

Die Beförderung gefährlicher Güter ist durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter, durch die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn – RID und das Gesetz über die Ratifizierung des Protokolls vom 3. Juni 1999 über die Änderungen des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll aus dem 1999) und des Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls über die Änderungen vom 3. Mai 1999 geregelt (Amtsblatt von Montenegro – Internationaler Vertrag Nr. 4/09).

Die Gesetze, die die Lagerung und den Transport von gefährlichen Gütern behandeln, sind auch: Schusswaffengesetz, das Gesetz über Produktion und Handel von Giften, Umweltschutzgesetz und das Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe, brennbare Flüssigkeiten und Gase.

Die Detailinformationen über die Beförderung gefährlicher Güter kann man im Abschnitt 4. und 5. der Netzbenutzungsbedingungen finden.

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica / Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG
Podgorica

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/Sektor für Verkehrsleitung und- regelung

Trg Golotočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

2.7. Annahmeverfahren von Schienenfahrzeugen

Eine der Voraussetzungen zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung für den Schienenverkehr ist, dass der Wagenpark, der vom Beförderer auf der Eisenbahninfrastruktur von Montenegro benutzt wird, alle technische Bedingungen und alle durch das Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr vorgeschriebene Normen erfüllt, weil durch dieses Gesetz die Sicherheit im Eisenbahnverkehr geregelt wird. Der Beförderer haftet für ihre technischen Bedingungen, Wartung und Betrieb.

Die Eisenbahnfahrzeuge, die auf Strecken von Montenegro benutzt werden können, sind die Heimatfahrzeuge nationaler Operateure und sie besitzen die Zulassung für den Einsatz, die in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr und dem Eisenbahngesetz erteilt worden ist, dann die ausländischen Güter- und Personenwagen, die ein RIV-, RIC- und TEN-Zeichen besitzen, sowie die Wagen, die der Gegenstand besonderer bilateraler und multilateraler Vereinbarungen sind, und die Lokomotiven und Wagengruppen, die die Urkunden im Einklang mit den bilateralen Vereinbarungen besitzen.

Ausländische Fahrzeuge können auf Schienenstrecken von ZICG verkehren, wenn sie die Bedingungen erfüllen, die durch die internationalen Verträge, internationale Eisenbahnvorschriften und Vorschriften von Montenegro festgestellt sind. Ausländische Fahrzeuge, die die durch internationalen Vorschriften festgestellten Bedingungen nicht erfüllen, können auf Schienenstrecken von Montenegro verkehren, wenn sie besondere Bedingungen für den sicheren Eisenbahnverkehr erfüllen und, wenn sie dafür die Genehmigung im Einklang mit dem Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr von der Direktion für Eisenbahnen erhalten.

2.8. Verfahren zur Aufnahme des Personals

Eine der Bedingungen für den Erhalt einer Sicherheitsbescheinigung ist, dass das Personal, das vom Beförderer an Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf dem Schienennetz in Montenegro

beschäftigt ist, dh. aktives Personal, das die Voraussetzungen bezüglich beruflicher Qualifikationen und körperlicher Fähigkeit in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Sicherheit im Schienenverkehr und mit den im Eisenbahnverkehr geltenden Sicherheitsvorschriften erfüllen muss. Das Personal des Beförderers, das die geltende Sicherheitsbescheinigung besitzt, erfüllt die genannten Voraussetzungen.

Aktives Personal des Beförderers sind die Arbeiter, die an Durchführung von Tätigkeiten im Eisenbahnverkehr direkt beteiligen. Die Arbeiter müssen die erforderlichen Voraussetzungen bezüglich beruflicher Qualifikationen und körperlicher Fähigkeit erfüllen. Berufliche Ausbildung und Weiterbildung bzw. die Schulung kann der Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnbeförderer und andere juristische Personen ausführen, wenn sie die Bedingungen laut besonderen Vorschriften erfüllen. Die Fachprüfungen und die Prüfung der Kenntnisse des aktiven Personals werden von der Kommission durchgeführt, die aus Vertretern der Direktion für Eisenbahnen, des Infrastrukturbetreibers und des Eisenbahnbeförderers besteht, und die seitens Ministeriums für Verkehr und Seeverkehr gebildet wird. Von der Kommission wird die Bescheinigung über die bestandene Fachprüfung ausgestellt.

Die körperliche Fähigkeit der Arbeiter wird durch die ärztliche Untersuchung festgestellt, worüber ein Gesundheitszeugnis ausgestellt wird. Die ärztliche Untersuchung wird von der Gesundheitsanstalt durchgeführt und über die festgestellte körperliche Fähigkeit wird eine Bescheinigung bzw. ein Gesundheitszeugnis ausgestellt.



3. INFRASTRUKTUR

3.1. Einleitung

In diesem Abschnitt der "Schienennetz-Benutzungsbedingungen" beschreibt man die Eisenbahninfrastruktur, die im Besitz des Staates Montenegro ist, die von ŽICG geleitet wird und steht zur Verfügung allen interessierten Eisenbahnbeförderern, denen der Zugang genehmigt wird.

Die Informationen über die Eisenbahninfrastruktur, die in Netzbenutzungsbedingungen präsentiert sind, beruhen auf Daten, die im Zeitpunkt der Ausarbeitung dieser Netzbenutzungsbedingungen bekannt waren. Alle Änderungen, die nach der Veröffentlichung dieser Netzbenutzungsbedingungen entstehen können, werden auf Webseite von ŽICG aktualisiert werden. Für die Fahrwegkapazitäten, die von ŽICG nicht verwaltet werden, werden die Kontaktadressen gegeben, wo detaillierte Informationen über die Möglichkeiten ihrer Nutzung bekommen werden können.



3.2. Länge des Schienennetzes

Die Länge des Schienennetzes in Montenegro ist 248,50 km. Die Strecke ist einspurig. 223,8 km ist elektrifiziert, mit Einphasensystem 25Kv 50Hz. 24,7 km der offenen Strecke ist nicht elektrifiziert.

Grundlegende Informationen über das Schienennetz sind in Form von Mappen und Tabellen dargestellt, die sich in Anlagen der Netzbenutzungsbedingungen befinden.

Übersicht des Schienennetzes in Montenegro ist in der Anlage 2 dargestellt.

3.2.1. Grenzen

Das Schienennetz in Montenegro ist im Besitz des Staates und es wird von ŽICG geleitet und die Grenzen zur Eisenbahninfrastruktur der Nachbarländer sind auch die Staatsgrenzen.

Beim Übergang der Staatsgrenzen gibt es keine Änderung der Spurweite.

Es gibt keine Änderung des Systems der Elektrotraktion beim Übergang der Staatsgrenze.

Der Grenzbahnhof zur benachbarten Eisenbahnverwaltung der Republik Serbien ist der Bahnhof Bijeli Polje, und zur benachbarten Eisenbahnverwaltung von Albanien ist der Bahnhof Tuzi.

Die Änderung der Traktionseinheit wird im Verkehr mit Eisenbahnen von Serbien AG nur in Güterzügen im Grenzbahnhof Bijelo Polje durchgeführt. In den Personenzügen, die zwischen Montenegro und Serbien verkehren, wird nur die Änderung des Zugpersonals im Grenzbahnhof Bijelo Polje durchgeführt.

Im Eisenbahnverkehr zwischen ŽICG und Albanischen Eisenbahnen wird die Änderung der Traktionseinheit im Grenzbahnhof Tuzi /Montenegro/ und Bajze /Albanien/ wechselweise durchgeführt. Gemäß dem Fahrplan 2013/2014 wird die Traktion der Züge im Grenzbereich von der Albanischen Eisenbahnen /HSH/ durchgeführt werden.

3.2.2. Anschlußsschienennetze

Eisenbahninfrastruktur von Montenegro, die von ŽICG geleitet wird, ist mit der Eisenbahninfrastruktur von zwei Staaten verbunden: Albanien und Republik Serbien. In der folgenden Tabelle ist die Übersicht der Grenzbahnhöfe.

Übersicht der Grenzbahnhöfe

	Grenzbahnhof	Strecke	Nachbarländer	Infrastrukturbetreiber	Anmerkung
1.	Bijelo Polje	Bijelo Polje – Bar	Serbien	ŽS	für Güter- und Reisezüge
2.	Tuzi	Podgorica - Tuzi	Albanien	HSH	für Güterzüge

Die Eisenbahninfrastruktur von Montenegro, die von ŽICG betrieben wird, ist mit bestimmter Anzahl von Industriegleisen verbunden, die das Privateigentum anderer juristischen Personen sind.

Die Eisenbahninfrastruktur von Montenegro, die von ŽICG betrieben wird, ist mit der öffentlichen Infrastruktur des Hafens verbunden, die von Luka Bar AD /Hafen Bar AG/ und AD Kontejnerski terminal i generalni tereti Bar /AG Containerterminal und generelle Güter Bar/ im Bahnhof Bar geleitet wird.

3.2.3. Andere Informationen

Andere Informationen über die von ŽICG betriebenen Eisenbahninfrastruktur, die in diesen Schienennetz-Benutzungsbedingungen nicht beinhaltet wurden, können an folgende Kontaktadresse erhalten werden:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja

Trg Golotočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

3.3. Netzbeschreibung

3.3.1. Geographische Daten

3.3.1.1. Streckenarten

Alle Strecken des Schienennetzes von Montenegro sind einspurig.

Die Übersicht der Streckenarten ist in der Anlage 3 gegeben.

3.3.1.2. Spurweite

Die Spurweite des gesamten Schienennetzes ist 1435 mm.

3.3.1.3. Bahnhöfe und Dienststellen

Die Liste der Bahnhöfe und anderer Dienststellen auf dem Schienennetz und ihre geographische Lage sind in der Anlage 5 gegeben.

Die Entfernung zwischen Dienststellen auf dem Schienennetz ist in Meter ausgedrückt und befindet sich in der Anlage 8.

Der Übersicht der max. zulässigen Längen der Züge in Bahnhöfen befindet sich in der Anlage 9.

3.3.2. Charakteristiken der Infrastruktur

3.3.2.1. Lichtraumprofil

Das Lichtraum ist ein begrenzter Raum im Querschnitt der Strecke bzw. des Gleises, senkrecht zur Gleisachse und dessen Achse durch die Mitte des Gleises geht, und es muss für die Schienenfahrzeuge frei sein.

Nach UIC-Merkblatt 506 ist für das Schienennetz in Montenegro das Lichtraumprofil GB. Die Skizze des Lichtraumprofils ist in der Anlage 6 dargestellt.

Die Strecken von Montenegro sind nicht für Profile des kombinierten Verkehrs kodiert, aber die durchgeführten Messungen zeigten, dass der Verkehr der mit "HIGH CUBE" beladenen Container auf der Beförderungstrecke Bar-Podgorica-Bijelo Polje und Podgorica – Tuzi ohne besonderen Voraussetzungen und Begrenzungen zugelassen ist. Auf dem Streckenabschnitt Bijelo Polje – Vrbnica (Grenze zu Republik Serbien), Nikšić – Podgorica und Tuzi – Bajze ist der Verkehr dieser Züge nur als außergewöhnliche Sendungen zugelassen.

Das Verzeichnis der Routen mit Code-Nummern der zugelassenen Profile für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen in Übereinstimmung mit UIC-Merkblatt 502 befindet sich auf der UIC-Webseite :

<http://www.uic.org/etf/codex/codex-detail.php?codeFiche=502-2&langue fche=E>

3.3.2.2. Zulässige Belastung

In Übereinstimmung mit UIC-Merkblatt 700 in Anhängigkeit von der Lauffähigkeit der Strecke, die Belastung der Fahrzeuge auf dem Schienennetz anzunehmen, verwendet man zwei verschiedene zulässige Belastungen, die in Tonnen pro Achse und Tonnen pro Meter ausgedrückt sind.

Die Last des Schienenfahrzeugs pro Längeneinheit ist die Belastung des leeren oder beladenen Schienenfahrzeugs, dividiert durch die in Meter gemessene Länge des Schienenfahrzeugs, das von der Stirnseite bis zur Stirnseite des nicht verdichteten Puffers gemessen wird, bzw. von automatischen Kupplungen des Schienenfahrzeugs ohne Puffer.

Die Achslast (Achsfahrmasse) des Schienenfahrzeugs ist die Belastung des leeren oder beladenen Schienenfahrzeugs, dividiert durch die Anzahl der Achsen am Fahrzeug.

Die Schienenstrecken in Montenegro sind als D4 kategorisiert worden und auf allen Strecken ist die maximal zulässige Achslast 22,5 t pro Achse und 8 t pro Meter.

3.3.2.3. Streckenneigung und Steigungswiderstand

Massgebende Streckenneigung für die Bremsung ist die Größe der Längsneigung, durch die das Bremsprozent bestimmt wird, bzw. Bremsmasse der Züge auf einer Bahnstrecke, bzw. Streckenabschnitt.

Als die massgebende Neigung einer Bahnstrecke, bzw. eines Streckenabschnitts betrachtet man die größte Längsneigung /Steigung oder Abfall/ auf dieser Strecke, bzw. auf dem Streckenabschnitt mit einer Länge von 1000 Meter oder mehr .

Unter dem massgebenden Widerstand einer Strecke oder eines Streckenabschnitts versteht man den Wert ihres spezifischen Widerstands auf Grund der Neigung, des Gleisbogens und des Tunnels, wonach das Zuggewicht bzw. die Traktionsmasse der Lokomotive bestimmt wird.

Die Übersicht der massgebenden Neigungen und des Widerstands von Schienenstrecken je nach Streckenabschnitt befindet sich in der Anlage 7.

3.3.2.4. Geschwindigkeiten

Unter der größten zulässigen Geschwindigkeit versteht man die größte Geschwindigkeit, die in Bezug auf den Zustand des Oberbaus, Bauobjekte, Stromversorgungsstellen, Signalausstattung und Sicherungsvorrichtungen auf einer Schienenstrecke oder einem Streckenabschnitt zugelassen ist.

Die Übersicht der Entfernung zwischen Dienststellen und die größte zulässige Geschwindigkeit auf den Strecken befinden sich in der Anlage 8,

3.3.2.5. Die maximal zulässige Länge des Zuges

Die maximal zulässige Länge des Zuges, die die Züge auf einer Strecke erreichen können, um störungsfrei zu verkehren, wird auf Grund der maximal zulässigen Länge des Zuges bestimmt, hinsichtlich der nutzbaren Länge des Hauptgleises auf einzelnen Bahnhöfen auf der bestimmten Strecke..

Die Übersicht der maximal zulässigen Längen der Züge befindet sich in der Anlage 9.

3.3.2.6. Stromspeisungssystem

ŽICG stellt erforderliche Elektroenergie aus dem staatlichen elektroenergetischen System EPCG sicher, und durch die Stromversorgungsstellen /EVP/ und die Fahrleitung ermöglicht die Elektrotraktion der Züge. Auf dem Schienennetz benutzt man ein System der Elektrotraktion,

sodass die elektrifizierte Strecke durch ein Speisungssystem versorgt wird – durch ein Einphasen-System – 25 kV, 50 Hz.

Darstellung des Systems der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken befindet sich in der Anlage 10.

Beschreibung des Systems der Elektrotraktion

Fahrdrathöhe über Schienenoberkante

Fahrdrathöhe über Schienenoberkante ist $H_{kpmin}=5000$ mm, $H_{kpnom}=5500$ mm, a $H_{kpmax}=6000$ mm.

Fahrdratzickzack beträgt ± 200 mm im Verhältnis zur Achse des Fahrstromabnehmers, und in Kurven ist das Ausziehen des Fahrleitung bis maximal ± 300 mm.

Fahrleitung

Die Fahrleitung besteht aus Fahrdraht und Tragseil, und die Angaben über Kennzeichen und Querschnitte sind in der folgenden Tabelle 1 gegeben.

Tabelle 1. Angaben über die Fahrleitung

System	Fahrleitung		Tragseil		äquivalenter Querschnitt /mm ² /
	Kennzeichen	Querschnitt /mm ² /	Kennzeichen	Querschnitt /mm ² /	
25 Kv 50 Hz	KP 500 200	100	NU 500100	65,8	137

Fahrstromabnehmer

Im System 25 kV, 50 Hz verwendet man den Fahrstromabnehmer, dessen Profil in der Anlage 11. dargestellt ist, und die Grundparameter sind in der Tabelle 2 angeführt.

Tabelle 2. Grundparameter des Fahrstromabnehmers

System	Zulässige Kopfbreite /mm/	Min. Länge des Schleifstückträgers /mm/	statische Beanspruchung $F_s/N/$	Max. aerodynamische Beanspruchung $F_a/N/$	Max. zulässige Geschwindigkeit /km/h/	Typ des Schleifstücks
25Kv50 Hz	1600	800	6 - 10	70	160	grafitni

3.3.3. System der Verkehrslenkung und die Kommunikationssysteme

Der Zufverkehr, einsch. Signalisierung, Regelung, Annehmen und Abfertigung der Züge, Verständigung betreffend des Zugverkehrs auf dem Schienennetz werden durch Signal-, Sicherheits- und Telekommunikationseinrichtungen geleitet.

3.3.3.1. Signalisierungssystem

Durch Signale werden Signalzeichen gegeben, durch die sich das Eisenbahnpersonal über die Fahrt der Züge, Rangieren, das verbotene und erlaubte Überfahren, Situation auf der Strecke und über die erforderliche Geschwindigkeitsreduzierung verständigt.

Hinsichtlich der Verwendung von Signalen und Signalzeichen gilt die Signalordnung 1, durch die die Verkehrssignale, Signalzeichen und Markierungen auf der Strecke, Art, Bedeutung, Form, Farbe und Mindestabstand wegen der Sichtsmöglichkeit von Signalzeichen und Markierungen vorgeschrieben werden, so wie die Anbringungsstelle und Verwendungsart.

3.3.3.2. System für Leitung des Verkehrs

Der Verkehr von Gegenzügen und sukzessiven Zügen wird durch Anfragen und Erteilung von Erlaubnissen bzw. Genehmigungen, durch die Vormeldung der Zügen, bzw. durch die Ankündigung und Abmeldung geregelt.

Bahnhöfe auf der Strecke sind mit den Einrichtungen für Bahnabstand mit Relaisgruppen und Sicherungsvorrichtungen ausgerüstet.

Das Stellwerk wird aus dem Dienstraum des Aufsichtsbeamten durch Geräte bedient /Bahnhofsstellwerk/, das die zentrale Weichenbedienung und die Überprüfung ihrer korrekten Position ermöglicht, so wie die Bedienung der Entgleisungsvorrichtung und Bahnübergangssicherung im Bereich des Bahnhofes, der Haupt- und anderer Signale, Überprüfung der Freimachung des Gleises und des Durchrutschwegs, so wie die Überprüfung des Freiraums im Bahnhofsbereich.

Erlaubnisse, Vormeldungen, Ankündigungen und Abmeldungen werden durch die Telekommunikationseinrichtungen vom Aufsichtsbeamten nachweisbar aufgenommen und abgegeben.

Aufeinanderfolgende Züge können nur in räumlichen Abständen nacheinander folgen.

In einem Abschnitt kann auf dem gleichen Gleis und zur gleichen Zeit nur ein Zug sein.

Neben der Erlaubnis und der Abmeldung muss für jeden vom Bahnhof fahrenden Zug bei dem Nachbarbahnhof und bei allen Dienststellen zwischen ihnen die Abfahrt des Zuges angekündigt werden.

Auf der Strecke Bijelo Polje – Bar und Podgorica – Tuzi wird die Leitung und Regelung des Verkehrs durch die Anwendung der Elektro-Relais-Systeme SpDr64 SIMENS mit der Kontrolle des Bahnabstands mit Achszähleinrichtungen durchgeführt.

Auf der Strecke Nikšić – Podgorica wird die Leitung und Regelung des Verkehrs durch das Fernbedienungssystem mit dem Stellwerk ESA – 11 durchgeführt. Es wird auch die Kontrolle des Bahnabstands mit elektronischen Sensoren durchgeführt, die sich im Bahnhof Podgorica befinden.

3.3.3.3. Telekommunikationssystem

Die Kommunikation zwischen den Aufsichtsbeamten, die den Zugverkehr regeln, und zwischen den Aufsichtsbeamten und Lokführern und TK- Dispatcher wird durch Telefonapparate und Computer geführt.

Die Aussagen bezüglich der Regelung der Zugbewegung werden durch Mittel gegeben, die die nachweisbare Kommunikation ermöglichen.

Die Kommunikation zwischen den Aufsichtsbeamten und Lokführern bezüglich Leitung des Verkehrs ist in der montenegrinischen Sprache.

Die Kommunikation zwischen Aufsichtsbeamten und Rangierpersonal in den Bahnhöfen wird durch Rundfunkgeräte realisiert.

Die Übersicht der Telekommunikationsanlagen auf Schienenstrecken befindet sich in der Anlage 12, 13 und 14.

Die Bedingungen für den Verkehr eigener Züge sind durch Artikel 2., 3., 4. 5. ,6.,7.,8. und 9. der Verordnung 248 über die Leitung eigener Triebfahrzeuge vorgeschrieben.

Die Übersicht der Schienenstrecken, die die Bedingungen für die Leitung eigener Triebfahrzeuge nicht erfüllen und Übersicht der Triebfahrzeuge, die die Bedingungen für die Leitung eigener Triebfahrzeuge erfüllen, befinden sich in der Anlage 15. i 16.

3.3.3.4. ATC Systems – System der automatischen Steuerung

Auf Schienenstrecken von Montenegro besteht jetzt kein System der automatischen Steuerung des Verkehrs, sondern man verwendet eine Auto-Stop Einrichtung (AS), Typ INDUSI (I 60).

Die Auto-Stop Einrichtung dient zur Überwachung der Zugbewegung auf der Strecke. Nach der Art des Funktionierens gehört zu den Einrichtungen für die Überwachung der Zugbewegung in einem Punkt, sog. punktförmiges System, im Gegensatz zu kontinuierlichen Systemen, wo die Übertragung der Informationen von Strecken auf das Schienenfahrzeug kontinuierlich entlang der gesamten Strecke durchgeführt wird.

Die Auto-Stop Einrichtung dient zur besseren Sicherheit im Schienenverkehr für den Fall, wenn der Lokführer nicht bemerkt oder die entsprechenden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsverringerung vor dem Signalzeichen "**Geschwindigkeitsbeschränkung**" nicht trifft, bzw. zum Halt des Zug vor dem "**Haltsignal**".

Die Bedienungsweise der Auto-Stop Einrichtung ist in Dienstvorschrift für die Bedienung der induktiven automatischen Auto-Stop Einrichtung I 60 (Dienstvorschrift 425).

Die Übersicht der mit Auto-Stop Einrichtung ausgerüsteten Strecken befindet sich in der Anlage 17.

3.4. Verkehrsbeschränkungen

3.4.1. Spezielle Infrastruktur

Der Begriff spezielle Infrastruktur bezieht sich auf die Eisenbahninfrastruktur oder ein Teil der Eisenbahninfrastruktur, der nur zu bestimmten Beförderungsarten dient, bzw. eine Beförderungsart erhält die Priorität.

Auf dem Schienennetz von Montenegro, das von ŽICG geleitet wird, gibt es keine solche spezielle Infrastruktur.

3.4.2. Einschränkungen in Bezug auf die Umwelt

Es gibt keine Einschränkungen in Bezug auf die Lebensumwelt, wie zum Beispiel Schallpegel.

3.4.3. Gefährliche Güter

Gefährliche Güter auf Schienenstrecken von Montenegro werden nur im Einklang mit der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn – RID und mit dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter befördert.

Alle Bahnhöfe auf Schienenstrecken von Montenegro sind zur Annahme von Güter Klasse 1. von RID geschlossen (explosive Stoffe und Gegenstände mit explosiven Stoffen), aber nicht die Bahnhöfe, in denen das speziell genehmigt wird.

3.4.4. Einschränkungen bezüglich der Tunnelne

Die Einschränkungen unter besonderen Bedingungen, die aus Konstruktionsparametern des Tunnels nicht ergeben, wie Nutzungsverbot der Dieseltraktion beim Verkehr in Tunneln und ähnliches, gibt es nicht auf Schienenstrecken von Montenegro.

3.4.5. Einschränkungen bezüglich der Brücken

Die Einschränkungen bezüglich besonderer Bedingungen, die aus Konstruktionsparametern der Brücken nicht ergeben, gibt es nicht auf Schienenstrecken von Montenegro.

3.4.6. Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur bezüglich der Schneehöhe

Die Einschränkungen bezüglich der Schneehöhe werden durch Dienstvorschriften über die Verkehrssicherheit während des Winters 333 geregelt.

3.5. Verfügbarkeit der Infrastruktur

Der Eisenbahnverkehr auf Strecken von Montenegro wird kontinuierlich von 0-24 h abgewickelt, nicht nur auf der Strecke Podgorica –Tuzi, die die begrenzte Zeit von 08-20 h im Betrieb ist.

Der Infrastrukturbetreiber ist für die Instandhaltung, Erneuerung und Verbesserung der Infrastruktur verantwortlich, um angemessene und sichere Leistungen zu erbringen. In diesem Sinne wird von ŽICG eigene laufende Instandhaltung von Schienenstrecken geplant, was auf die Fahrwegkapazitäten einwirken kann, und sie beziehen sich auf Streckenstilllegung bestimmter Streckenabschnitte in einem bestimmten Zeitraum oder die Einführung der Fahrten mit herabgesetzter Geschwindigkeit.

Die Einschränkungen der Infrastruktur, die für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderlich sind, sind ein Teil des Verfahrens für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und sie werden im Rahmen des geltenden Fahrplans veröffentlicht.

ŽICG wird die Beförderer zur Zeit, zwei Monate im Voraus, über die Arbeiten auf der Schieneninfrastruktur informieren, die die Auswirkungen auf die Abwicklung des Verkehrs haben könnten, wie herabgesetzte Geschwindigkeit, die Verspätung der Züge, das Wechsel Zug/ Bus, die Verkehrsbehinderung wegen der Streckenstilllegung auf dem bestimmten Streckenabschnitt, so dass der Beförderer das Überleiten des Verkehrs /die Verschiebung der Zugtrassen/ zeitlich planen kann oder andere Verkehrsarten planen kann. Der Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnbeförderer werden die beste mögliche Lösung finden.

3.6. Bahnhöfe und Halte für Reisende

Übersicht der Bahnhöfe und Halte für reisende befindet sich in der Anlage 18.

Personenbahnhöfe sind mit entsprechenden Einrichtungen und Ausrüstung zur Erbringung der Leistungen für Reisende ausgestattet und hier ist das Ein- und Aussteigen der Reisenden in Reisezüge möglich. In diesen Bahnhöfen ist die Bereitstellung von Informationen für Reisende über die Beschallungsanlage oder an Schaltern. Auf dem Schienennetz von Montenegro bestehen 48 Dienststellen, Bahnhöfe, Halte und Ausweichstelle für den Personenverkehr.

3.7. Güterterminals

Unter "Güterterminals" auf dem von ŽICG geleiteten Schienennetz versteht man alle Dienststellen, in denen die Geschäfte der Beladung, Entladung und Umladung realisiert werden können.

Terminals für den kombinierten Verkehr auf dem Schienennetz von Montenegro gibt es nicht.

Die Güterterminals im Hafen, die am Schienennetz von ŽICG angeschlossen sind, sind Hafen Bar AG/ Luka Bar AD/ und AG Kontainerterminals und generelle Güter Bar /AD Kontejnerski terminal i generalni tereti Bar/.

Die Übersicht der Bahnhöfe für Beladung, Entladung und Umladung befindet sich in der Anlage 19.

3.8. Dienstleistungseinrichtungen

3.8.1. Zugbildungsbahnhof

Bahnhöfe für Bildung von Güterzügen

Bahnhöfe für Bildung von Güterzügen sind Stellen, wo die Güterzüge gebildet und zerlegt werden.

Die Bildung der Güterzüge wird in folgenden Bahnhöfen durchgeführt: Bar, Podgorica und Nikšić.

Die Dienstleistungen der wagentechnischen Untersuchung und des Rangierens werden von den Beförderern MC i ŽPCG erbracht.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

e-mail: jd@montecargo.me

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234
e-mail: milovan.jankovic@zpcg.me

Bahnhöfe für Bildung von Reisezügen

Die Bildung der Reisezüge wird in folgenden Bahnhöfen durchgeführt: Bar, Podgorica, Nikšić und Bijelo Polje.

Die Dienstleistungen der wagentechnischen Untersuchung und des Rangierens werden von den Beförderern MC i ŽPCG erbracht.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525
e-mail: id@montecargo.me

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234
e-mail: milovan.jankovic@zpcg.me

3.8.2. Abstellgleise

Das Abstellen klassischer Personenwagengruppen wird in den Abgangsbahnhöfen für Personenzüge auf den speziell dafür bestimmten Gleisen in den Bahnhöfen Bar, Podgorica und Nikšić durchgeführt.

Die Dienstleistungen des Rangierens werden in den technischen Personenbahnhöfen von ŽPCG erbracht.

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234
e-mail: milovan.jankovic@zpcg.me

Das Abstellen der Güterwagen wird auf speziellen Abstellgleisen für Güterzüge in den Rangierbahnhöfen Bar, Podgorica und Nikšić durchgeführt, gegebenenfalls kann das Abstellen auch in kleineren Bahnhöfen durchgeführt werden.

Detailinformationen über das Abstellen der Wagen kann man bei dem Infrastrukturbetreiber erhalten.

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja
Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 267
fax: 00 382 20 441 255
e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

Das Abstellen der elektrischen Triebwagengruppen wird im Depot im Bahnhof Podgorica durchgeführt, und das Abstellen von Elloks für den Personenverkehr wird im Depot des Bahnhofes Bar durchgeführt.

Das Abstellen von Diesellokomotiven und Elloks für den Güterverkehr wird im Dieseldepot im Bahnhof Podgorica durchgeführt.

3.8.3. Die Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen

Von ŽICG werden nicht die Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen geleitet.

Die Liste der Kontaktadressen für die Nutzung der Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen befindet sich in der Anlage 5. Dienstleistungen.

3.8.4. Einrichtungen zur Kraftstoffversorgung

Der Infrastrukturbetreiber und OZVS haben eigene Einrichtungen zur Kraftstoffversorgung und nutzen sie für den eigenen Bedarf.

3.8.5. Technische Objekte

Reisezugwagenwaschanlagen und Anlagen zur Wasserversorgung

Die Reisezugwagenwaschanlage und die Anlage zur Wasserversorgung befinden sich im Bahnhof Bar und sind das Eigentum von der Firma ŽPCG, von der die genannten Dienstleistungen erbracht werden.

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

e-mail: milovan.jankovic@zpcg.me

Gleiswaagen und Messgeräte für Begrenzungslinien

Die Übersicht der Bahnhöfe, in denen sich die Gleiswaagen und die Messgeräte für Begrenzungslinien befinden, ist in der Anlage 19 dargestellt. Diese Anlagen sind das Eigentum des Infrastrukturbetreibers und die Dienstleistung des Wiegens und Messens der Begrenzungslinien werden von Montecargo durchgeführt.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

e-mail: id@montecargo.me

3.8.6. Andere Objekte**Verladerampen, Entladerampen und Umladebühne**

Die Übersicht der Verladerampen und Entladerampen befindet sich in der Anlage 20. Diese Objekte werden von ŽICG geleitet und die Leistungen auf ihnen werden von MC durchgeführt. Die Rangierarbeiten auf den Verladerampen und Entladerampen werden von MC ausgeführt.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

e-mail: id@montecargo.me

Verladerampen und Entladerampen für begleitete Fahrzeuge

Die Verladerampen und Entladerampen für begleitete Fahrzeuge befinden sich in Bahnhöfen Bar und Podgorica. Die Dienstleistungen auf ihnen werden von ŽPCG durchgeführt.

Die Leistungen des Rangierens auf Verladerampen und Entladerampen für begleitete Fahrzeuge werden von ZPCG durchgeführt.

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

e-mail: milovan.jankovic@zpcg.me

3.9 Infrastruktur-Entwicklungsprojekte

Die Eisenbahninfrastruktur, geleitet von ŽICG, wird immer wieder erneuert und modernisiert, um den Benutzern hochwertige Dienstleistungen zu ermöglichen.

Modernisierung und Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur werden durch Entwicklungsprojekte realisiert, die im Einklang mit der Strategie zur Entwicklung des Verkehrs von Montenegro und mit dem angenommenen Geschäftsplan sind.

Möglichkeit der Realisierung der geplanten Arbeiten hängt vom Betrag finanzieller Mittel ab, die in jedem Jahr aus dem staatlichen Budget von Montenegro zugewiesen werden, so wie von anderen Finanzquellen.





4. ZUWEISUNG DER KAPAZITÄT

4.1. Einleitung

Nach dem Eisenbahngesetz ist ŽICG als Infrastrukturbetreiber von Montenegro für die Zuweisung der Fahrwegkapazitäten im internationalen und Binnenverkehr auf transparente und nicht-diskriminierende Weise verantwortlich, insoweit zuvor alle gesetzlichen Bestimmungen über die Voraussetzungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erfüllt werden, die im Abschnitt 2. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen definiert wurden.

4.2 Beschreibung des Verfahrens

Die Zuweisung der Fahrwegkapazität wie eine Zugtrasse wird nach den Verfahren durchgeführt, die in diesem Dokument vorgeschrieben wurden, das sind:

- Verfahren zur Zuweisung der Infrastrukturkapazität für den Jahresfahrplan,
- Verfahren zur Zuweisung der Infrastrukturkapazität außerhalb des Verfahrens zur Ausarbeitung des Jahresfahrplans.

Anträge auf Zuweisung der Infrastrukturkapazität werden nach Verfahren gestellt, die im Punkt 4.3. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen definiert wurden.

Im Antrag ist es erforderlich, folgende Angaben zuzustellen:

- Name des Eisenbahnbeförderers,
- Typ des Zuges (Reisezug, Güterzug, Leerwagen, Lokomotivzug, und ähn.),
- gewünschte Abfahrt / Ankunft,
- Beförderungsweg,
- erforderliche Halte mit kürzster Aufenthaltsdauer,
- Verkehrszeitraum und Verkehrstage,
- Typ und Nummen des Wagens / Typ und Nummer der Wagengruppe,
- Länge und Gewicht des Zuges (Länge in Meter, Gewicht in Tonnen),
- Typ und Seriennummer des Triebfahrzeugs,
- Zusatzlokomotiven (Typ und Seriennummer) und auf welcher Strecke,
- höchste Geschwindigkeit des Zuges,
- Art des Bremsvorgangs und Bremsprozent,
- besondere Bestimmungen wie: Rangieren mit Triebfahrzeugen, Änderung der Zugbildung, Verbindung und Wartezeit, Wechsel des Personals, Typ der intermodalen Transporteinheit, Art der gefährlichen Stoffe, außergewöhnliche Sendungen, Verfahren zur Übernahme an Grenzübergangstellen, technische Pausen (Übersicht, Wasserversorgung, Abfalllagerung und ähnliches) und erforderlicher Zeitraum, Bedarf an zusätzlichen Gleiskapazitäten (Abstellen, Vorwärmen, Zugbildung und ähnliches) und Bedarf an Zusatzleistungen.

Der Antrag auf Zuweisung der Fahrwegkapazität, zugestellt an ŽICG und in vorgeschriebener Frist gestellt, beinhaltet alle erforderlichen Elemente, die eine Basis für die Ausarbeitung des Fahrplans und der Trassenzuweisung bilden. Insoweit der Eisenbahnbeförderer nach Ablauf der gesetzten Fristen zur Antragstellung den Antrag ganz oder teilweise ändert, übernimmt er Risiko, dass ihm

Antrag nicht stattgegeben werden wird. Alle fehlenden Angaben ist der Beförderer verpflichtet, auf Antrag von ŽICG innerhalb von fünf Werktagen zuzustellen. Andernfalls wird der Antrag als nicht gestellt betrachtet werden.

Nach den durgeführten Verfahren der Ausarbeitung des Entwurfs des Fahrplans, nach den endgültigen Abstimmung mit Bahnbeförderern und nach dem Verfahren zur Trassenzuweisung aufgrund der bis zum 30.04.2013 gestellten Anträge wird die Zuweisung der verbleibenden verfügbaren Kapazitäten unter den in Anhang 22 definierten Bedingungen in der Reihenfolge des Eingangs der Anträge durchgeführt.

Verfahren der Zuweisung der Kapazitäten

ŽICG entscheidet über die Zuweisung der Kapazitäten in Betracht nehmend alle rechtzeitig gestellten Anträge und gesetzliche Bestimmungen, die in Kraft getreten sind.

Im Einklang mit dem Eisenbahngesetz Punkt 4.3. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind die Verfahren und Fristen im Prozess der Kapazitätszuweisung definiert.

Die zuständigen Behörden, die am Kapazitätszuweisungsverfahren beteiligen und ihre Verantwortung

Behörden, die am Kapazitätszuweisungsverfahren beteiligen, sind:

- ŽICG – als Infrastrukturbetreiber, der die Kapazitätszuweisung durchführt,
- Eisenbahnbeförderer – die den Antrag auf Kapazitätszuweisung stellen,
- FTE – ForumTrainEurope – europäische Organisation der Eisenbahnbeförderer, die das europäische Forum für die technische Planung der internationalen Personen- und Güterverkehr darstellt.

4.3. Dynamik der Antragstellung und Kapazitätszuweisung

Jedes Jahr wird von ŽICG einen Terminplan für die Antragstellung und Zuweisung der Kapazitäten erstellt, die bei der Ausarbeitung des Jahresfahrplans und im Verfahren der Kapazitätszuweisung außerhalb des Verfahrens der Ausarbeitung des Jahresfahrplans angewandt wird.

Der Beförderer stellt den Antrag auf Kapazitätszuweisung in der Dynamik der Ausarbeitung des Fahrplans Anlage 1b.

4.3.1. Dynamik der Antragstellung für den Jahresfahrplan

Der Eisenbahnbeförderer stellt den Antrag auf Kapazitätszuweisung für den Jahresfahrplan auf dem vorgeschriebenen Formular und innerhalb der vorgegebenen Fristen auf folgende Weise:

- in Schriftform an die Adresse:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG
Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung

Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica

- Faxnummer : + 00382 20 441 349.

Die Fristen für die Antragstellung und Kapazitätszuweisung für den Fahrplan 2013/2014, der am 15.12.2013 beginnt und dauert bis zum 13.12.2014, befinden sich in der Anlage 22.

4.3.2. Der Plan der Stellung von Anträgen auf Kapazitätszuweisung außerhalb des Verfahrens der Ausarbeitung des Jahresfahrplans

Nach Bedarf der Eisenbahnbeförderer, die die zusätzlichen Kapazitäten bestellen möchten oder die schon zugewiesenen Zugtrassen ändern, geht ŽICG auf folgende Weise vor:

- es wird die entsprechende von ŽICG angebotene Trasse benutzt, die im Fahrplan veröffentlicht wurde. Für den Fall, dass der Beförderer nicht zufrieden ist, wird von der ŽICG nicht garantiert werden, dass die angeforderte Fahrzeit vom Abgangsbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof von ihr nicht voll erfüllt werden wird,
- es wird eine neue Trasse gebildet werden, indem ein Fahrplan des besonderen Zugs innerhalb 30 Tage von ihr erstellt werden wird (nur, wenn die Fahrwegkapazität auf angeforderten Strecken ausreichend ist).

4.3.2.1. Kapazitätszuweisung während des geltenden Fahrplans für kürzere Dauer der Dienstleistung unter Berücksichtigung der regulären Änderungen und Ergänzungen des Jahresfahrplans

Anträge auf Kapazitätszuweisung während des geltenden Jahresfahrplans für kürzere Dauer der Dienstleistung unter Berücksichtigung der regulären Änderungen und Ergänzungen des Jahresfahrplans werden innerhalb der vorgeschriebenen Fristen der regulären Änderungen und Ergänzungen des in der Anlage 22 dargestellten Jahresfahrplans gestellt.

Die Anträge werden gestellt:

- in Schriftform an die Adresse:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja / Sektor für Verkehrsleitung und- regelung

Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica

- Faxnummer : + 00382 20 441 349.

4.4.2.2. Zuweisung der ad-hoc Kapazitäten

Der Antrag auf Zuweisung der ad-hoc Kapazitäten im Laufe des geltenden Jahresfahrplans wird gestellt :

- in Schriftform an die Adresse

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja / Sektor für Verkehrsleitung und- regelung

Trg Golotočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

- Faxnummer : + 00382 20 441 349.
- per Telefon, mit einer später erstellten schriftlichen Bestätigung, per Tel.: + 00382 20 441 268.

4.4. Verfahren der Zuweisung der Kapazitäten

Nach Beendigung der Endfrist für die Stellung des Antrags auf die Ausarbeitung des Jahresfahrplans beginnt ŽICG die Ausarbeitung des Entwurfs des Jahresfahrplans auf transparente und nicht diskriminierende Weise. Die Anträge, die nach Beendigung der Endfrist für die Stellung des Antrags eingereicht werden, werden bei der Ausarbeitung des Entwurfs des Jahresfahrplans nicht betrachtet. Alle Anträge, die nach der Endfrist eingereicht wurden, werden dann betrachtet werden, wenn alle Trassen nach den innerhalb der Endfrist eingereichten Anträgen definiert werden sind.

Die Anträge auf Kapazitätzuweisung, die nach Beendigung der Ausarbeitung des Entwurfs des Jahresfahrplans erhalten sind, können auf die Änderung des Entwurfs nicht einwirken, außer wenn der Eisenabhanbeförderer zustimmt, dem die Fahrwegkapazität zuerst zugewiesen wurde.

Die zugewiesenen Kapazitäten können nach dem Abschluss des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zwischen ŽICG und dem Eisenbahnbeförderer benutzt werden, der einen Antrag auf die Kapazitätzuweisung stellte.

ŽICG ist befugt, die Kapazität vorrangig einem Kandidaten zuzuweisen, der die Transportleistungen als ein öffentlicher Beförderer erbringt oder dessen Haupttätigkeit die Abwicklung des öffentlichen Verkehrs ist.

Die zugewiesenen Kapazitäten sind nicht auf den anderen Eisenbahnbeförderer übertragbar.

4.4.1. Einstimmigkeitsverfahren

ŽICG wird am Anfang jedes Jahres, vor Beginn des Verfahrens für Kapazitätzuweisung, mit Eisenbahnbeförderern die Konsultationen über ihre Pläne bezüglich des Fahrplans durchführen. Während der Konsultationen wird ŽICG die Eisenbahnbeförderer über die wichtigen Arbeiten informieren, die bei der Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur geplant wurden.

Nach Ablauf der Endfrist zur Vorlage des Antrags auf Zuweisung der Kapazität für den Jahresfahrplan wird von ŽICG der Fahrplan konstruiert und der Entwurf des Fahrplans in Zusammenarbeit mit Eisenbahnbeförderern ausgearbeitet, um auf diskriminierungsfreie und transparente Weise die Bedürfnisse von Beförderern zu erfüllen.

Die Erstellung des Fahrplans umfasst die Berücksichtigung aller gestellten Anträge, einschließlich alle Einschränkungen, die von ŽICG durch die Planung der Instandhaltungsarbeiten an der Infrastruktur vorgesehen wurden.

Insoweit die Anzahl der Anträge auf die Zuweisung derselben Infrastrukturkapazität die zulässige Fahrwegkapazität der bestimmten Strecke überschreitet, wird ŽICG ein Treffen mit allen interessierten Beförderern berufen und versuchen, die gestellten Anträge zu koordinieren, und im Fall, dass alle Kandidaten die gleichen Bedingungen haben, wird das Datum der Antragstellung der entscheidende Faktor sein.

Am Ende des Koordinierungsverfahrens wird im Einklang mit der in der Anlage 22 genannten Frist der Entwurf des Fahrplans den Eisenbahnbeförderern von ŽICG zugestellt. Die Eisenbahnbeförderer müssen den Entwurf des Fahrplans in Schriftform annehmen oder im Einklang mit der in der Anlage 22 genannten Frist die Bemerkungen bezüglich des Fahrplans in Schriftform zustellen. ŽICG wird mit Eisenbahnbeförderern die endgültigen Aussagen machen und im Einklang mit der in der Anlage 22 genannten Frist nach den bis zum 30.04.2013 gestellten Anträgen den Fahrplan definieren.

Danach wird von ŽICG die Zuweisung der restlichen verfügbaren Kapazitäten nach den gestellten Anträgen, die nach dem 30.04.2013 in der Reihenfolge eingereicht wurden, und im Einklang mit den in der Anlage 22 genannten Fristen.

In Bezug auf die zugewiesene Kapazität schließen der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnbeförderer ein Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ab.

4.4.2. Prozedur zur Konfliktlösung

Der Eisenbahnbeförderer muss spätestens innerhalb 3 Tagen nach Erhalt des Vorschlags für die Zuweisung von Kapazitäten an ŽICG seine Uneinigkeit schriftlich ausdrücken. ŽICG beginnt die Konfliktlösung gleich nach Erhalt der schriftlichen Bemerkungen von Eisenbahnbeförderern und fasst einen Beschluss spätestens innerhalb 5 Werktagen.

Die Bemerkungen werden an ŽICG überwiesen:

- in Schriftform an die Adresse

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica

- per Fax : + 00382 20 441 349.

Wenn auch nach der Koordinierung der Anträge nicht möglich ist, alle Anträge auf Zuweisung der Kapazität zu befriedigen, ist ŽICG verpflichtet, die Überlastung des genannten Streckenabschnitts zu veröffentlichen.

Der Beförderer kann der Eisenbahndirektion gegen die Entscheidung von ŽICG eine Beschwerde einlegen.

Die eventuelle Beschwerde der Eisenbahnbeförderer kann kein Grund für die Verzögerung des Verfahrens zur Erstellung und Inkrafttreten des Fahrplans sein.

4.4.3. Engpässe in der Infrastruktur

Insoweit wegen der eingeschränkten Kapazitäten die ŽICG beim Koordinierungsverfahren alle Anträge der Eisenbahnbeförderer nicht befriedigen kann, wird dieser Teil der Infrastrukturkapazität als "Engpass" gekennzeichnet werden, worüber die Eisenbahndirektion informiert werden wird.

Wenn ein Mangel an Kapazitäten besteht, wird von ŽICG die bevorzugte Trassenzuweisung in folgender Reihenfolge durchgeführt:

- 1) Dienstleistungen des öffentlichen Personenverkehrs,
- 2) Dienstleistungen des internationalen Personenverkehrs,
- 3) Dienstleistungen des Güterverkehrs,
- 4) Dienstleistungen des restlichen Güterverkehrs.

Im Fall des proklamierten Engpasses der Infrastrukturkapazität werden von ŽICG andere Trassen mit ausreichender Kapazität dem Beförderer angeboten. Der Beförderer muss der geplanten Kapazität nicht zustimmen, sondern er kann selbst die Verkehrsumlenkung auf den anderen Streckenabschnitt oder -Abschnitte vorschlagen.

Im Fall, wenn von ŽICG ein Engpass in der Infrastruktur proklamiert wird, wird eine Analyse der Kapazitäten der überlasteten Infrastruktur gemacht werden und die Einschränkungen werden definiert werden, die behindern, die Anträge auf Kapazitätzuweisung zu befriedigen, so wie einen Plan zur Verbesserung der bestimmten Kapazität vorzuschlagen.

Wenn der Eisenbahnbeförderer betrachtet, dass seine Rechte verletzt sind, kann er bei der Eisenbahndirektion eine Beschwerde einlegen.

4.5. Zuweisung der Kapazität für Gleisbauzüge und Gleisumbauzüge

Die Zuweisung der Infrastrukturkapazitäten bei Arbeiten an der Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Bestandteil des Verfahrens der Zuweisung der Kapazität, wenn eine grössere Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur geplant wurde, durch die die Anlieferung des Materials mit Zügen erforderlich ist. Die Trasse für diese Züge wird im Fahrplan als Priorität zugewiesen werden, bzw. die zugewiesenen Trassen gehören zur Fahrwegkapazität.

Zum Zweck der Sicherstellung der Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Eisenbahninfrastruktur wird die Firma ŽICG bei Erstellung des Fahrplans einen Teil der Infrastrukturkapazität für die planmäßige Wartung der Eisenbahninfrastruktur im bestimmten Zeitpunkt und auf bestimmten Streckenabschnitten reservieren.

4.6. Nichtnutzung der zugewiesenen Trasse / Stornierungsregel

Der Eisenbahnbeförderer kann die zugewiesene Kapazität kostenlos stornieren:

- 5 Tage vor der Erbringung der Dienstleistung im Fall des internationalen Zuges,
- 6 Stunden vor der geplanten Abfahrt des Zuges vom Abgangsbahnhof.

ŽICG behält sich das Recht vor, die zugewiesene Kapazität im Fall der Engpässe der Infrastruktur zu stornieren, insoweit die zugewiesene Kapazität weniger als 50% der Quote monatlich benutzt wird, außer wenn die Gründe den staatlichen Charakter haben und außerhalb der Kontrolle des Eisenbahnbeförderers sind.

Die ŽICG wird während der Dauer des Fahrplans die ungenutzte Kapazität den Beförderern in der Reihenfolge der gestellten Anträge auf Fahrwegkapazität zuweisen. Dabei wird ŽICG

jenen Beförderern die Kapazität mit Priorität zuweisen, die vom Staat eine Bescheinigung haben, dass sie aufgrund des Abkommens über die Beförderung die Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur erbringen.

Der Eisenbahnbeförderer muss die zugewiesene Kapazität in Schriftform stornieren:

- an die Adresse

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golotočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica

- per Fax: + 00382 20 441 349.

4.7. Beförderung außergewöhnlicher Sendungen und gefährlicher Stoffe

Die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen

ŽICG ermöglicht Dienstleistungen bezüglich der Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Einklang mit Bedingungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen, die durch die Ordnung 20 für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Schienenverkehr vorgeschrieben wurden.

Die Eisenbahnbeförderer müssen von ŽICG eine Genehmigung mit Bedingungen für Beförderung außergewöhnlicher Sendungen einholen.

Der Zustimmungsantrag für die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung mit allen erforderlichen Angaben bezüglich der außergewöhnlichen Sendung, die auf Schienen befördert werden wird, stellen die Beförderer an die Adresse:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golotočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 267
fax: 00 382 20 441 255

- Frist zur Antragstellung ist spätestens 2 Wochen vor dem Termin der Leistungserbringung,
- Frist zur Beantwortung ist spätestens 2 Wochen nach Eingang des Antrags.

In Abhängigkeit von der Art der außergewöhnlichen Sendung kann die Bearbeitung des Antrags einen längeren oder kürzeren Zeitraum dauern, deshalb sind die Konsultationen des Eisenbahnbeförderers mit ŽICG über Möglichkeiten der Beförderung der Sendung erforderlich und deswegen soll der Antrag rechtzeitig gestellt werden.

Die ausführlichen Informationen können die Eisenbahnbeförderer an die oben genannte Adresse erhalten.

Unter Berücksichtigung aller erforderlichen Elemente für den Transport der außergewöhnlichen Sendung entscheidet ŽICG, ob es möglich ist, diese Beförderung anzunehmen und unter welchen Bedingungen.

Die Eisenbahnbeförderer sind verpflichtet, die Firma ŽICG über alle außergewöhnlichen Sendungen zu informieren.

Beförderung gefährlicher Stoffe

Die Beförderung gefährlicher Stoffe auf der von ŽICG geleiteten Eisenbahninfrastruktur ist durch den Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter und durch Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn –RID geregelt.

Die Eisenbahnbeförderer sind verpflichtet, der Firma ŽICG jede Sendung gefährlicher Stoffe zu melden, die im Stammgüterzug befördert werden wird, RID-Klasse und Annahme-Stellung des Fahrzeugs in einen Zugverband zu melden.

Die Eisenbahnbeförderer sind verantwortlich, das Zustimmungsverfahren in Bezug auf die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Stoffe durchzuführen.

Die ausführliche Informationen über die Beförderung gefährlicher Stoffe kann man an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golotočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 267
fax: 00 382 20 441 255

4.8. Besondere Maßnahmen im Fall der Störungen

4.8.1. Prinzipien

Im Fall der Verkehrsstörung, die durch ein zufälliges, außerordentliches Ereignis, Naturkatastrophen, Umweltverschmutzungen, technische Störungen an Fahrzeugen oder auf der Eisenbahninfrastruktur verursacht wurde und die, auf eine sichere, geordnete und störungsfreie Abwicklung des Verkehrs einwirkt, werden von ŽICG gemeinsam mit Eisenbahnbeförderern alle erforderlichen Maßnahmen für die Normalisierung des Verkehrs möglichst bald getroffen werden.

ŽICG und die Eisenbahnbeförderer werden sich im Fall einer unerwarteten Situation über alle Elemente der unerwarteten Situation gleich untereinander informieren und alle erforderlichen Maßnahmen treffen, die für Schutz der menschlichen Gesundheit und Lebens erforderlich sind, um die weiteren Schäden zu verhindern und den Verkehr zu normalisieren.

Zwecks Beheben von Störungen im Betriebsablauf kann ŽICG die Verkehrsvorschriften im Punkt 4.8.2. anwenden, manche Züge absagen oder mit dem Beförderer eine neue Trasse für die Züge bestimmen, aber alles soll von der Art der Störung und Dauer der Unterbrechung abhängen.

ŽICG kann wegen der Normalisierung des Verkehrs den Eisenbahnbeförderer um Hilfe ersuchen, sogar dann, wenn er die Störungen nicht direkt verursacht, dann kann ŽICG auch sein Personal und seine Fahrzeuge nutzen, um den Verkehr zu normalisieren.

4.8.2 Betriebsvorschriften

Zur Normalisierung des Verkehrs, wenn der geltende Fahrplan beeinträchtigt wird, muss ŽICG die Betriebsvorschriften für Regelung des Eisenbahnverkehrs anwenden, die durch das Gesetz über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr, durch die Verkehrsordnung 2 und andere untergesetzliche Vorschriften vorgeschrieben wurden.

Das Ziel der operativen Leitung von ŽICG ist:

- Beachtung des Fahrplans,
- Sicherstellung der Voraussetzungen für Schaffung der Voraussetzungen für den störungsfreien Ablauf des Verkehrs und die Übernahme von Zügen,
- Einhaltung des angenommenen Plans der Modifikation, der im Einklang mit den bestehenden Anträgen des Beförderers vorbereitet wurde,
- die Sicherung der Beförderung in Sonderfällen.

Erforderliche Maßnahmen, die im Fall eines außergewöhnlichen Ereignisses getroffen werden, wurden durch das Gesetz über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr, durch Dienstvorschrift für Verfahren bei außergewöhnlichen Ereignissen 79 und durch das Abkommen über die Anwendung der Dienstvorschrift 79 für Verfahren bei außergewöhnlichen Ereignissen vorgeschrieben, das zwischen ŽICG, ŽPCG und MC Nr. 2-3460 am 01.04.2010 unterzeichnet wurde.

Die Züge, die zur Beseitigung von den bei einem außergewöhnlichen Ereignis entstandenen Störungen benutzt werden, haben Vorteil gegenüber allen anderen Zügen.

Das Ziel der operativen Leitung des Infrastrukturbetreibers ŽICG ist:

- Beachtung des geltenden Fahrplans,
- die Voraussetzungen für den störungsfreien Ablauf des Eisenbahnverkehrs zu schaffen,
- Einhaltung des angenommenen Plans, der im Einklang mit den bestehenden Anträgen des Eisenbahnbeförderers vorbereitet wurde,
- die Beförderung in Sonderfällen zu sichern.

4.8.3. Vorhersehbare Probleme

ŽICG kann im Einklang mit geltenden Vorschriften die Abwicklung des Verkehrs so lange sperren, wie lange es erforderlich ist, um die Maßnahmen bei vorhersehbaren Problemen zu treffen, wie: Störungen an SS und TK-Einrichtungen, Einrichtungen zur Regelung des Verkehrs und ähnl. Am Jahresanfang wird von ŽICG die Liste der geplanten Streckenstilllegungen gemacht und die besonderen Kommissionen aktualisieren ordentlich die Liste, um die Fristen und den Umfang der Arbeiten zu bestimmen.

Über jede Streckenstilllegung sind die Beförderer im voraus informiert, um dass die Anträge auf die Verkehrsumlenkung zu stellen.

4.8.4. Nichtvorherbestimmbare Probleme

ŽICG kann die zugewiesenen Zugtrassen ohne vorherige Ankündigung im Notfall stornieren, wenn wegen einer unerwarteten Situation die Eisenbahninfrastruktur vorübergehend nicht benutzt werden kann, bzw. auf Antrag der öffentlichen Verwaltung und bis das System in vorherigen Stand gebracht wird und störungsfrei funktioniert.

ŽICG wird im Fall schwerer außergewöhnlicher Ereignisse – Unfälle (Zusammenprall, Auffahren und Auflaufen, Entgleisung der Fahrzeuge bei Rangieren, Feuer und Explosion, schweren Naturkatastrophen usw.), in denen eine oder mehrere Personen tot waren oder Sachschäden erlitten. bzw. bei einer längeren Unterbrechung und Gefährdung des Eisenbahnverkehrs, die staatliche Verwaltungsbehörde - Untersuchungsbehörde informieren, deren Anwesenheit unbedingt ist.

ŽICG kann den Eisenbahnbeförderer um Hilfe ersuchen, um den Verkehr zu normalisieren, sogar dann, wenn er die Störungen nicht direkt verursacht, was die Nutzung seiner Fahrzeuge und seines Personal umfasst, um den Verkehr zu normalisieren.

4.9. Die Zuweisung der Kapazitäten für die Nutzung von Service-Einrichtungen

Die Eisenbahnbeförderer können die Anträge auf Nutzung der von ŽICG geleiteten Service-Einrichtungen stellen und sie sind im Punkt 5.3. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen genannt.

Die Anträge auf Nutzung von Service-Einrichtungen stellen die Eisenbahnbeförderer:

- im Rahmen des Antrags auf die Zugtrasse, im Einklang mit den Verfahren für Kapazitätszuweisung, die im Punkt 4.2. i 4.3. vorgeschrieben sind,
- einen besonderen schriftlichen Antrag per Post an die Adresse übersenden:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und- regelung
Trg Golootočkih žrtava 7
CG - 81 000 Podgorica

oder

- per Fax, Faxnummer: +00 382 20 441 255

Bei der Zuweisung der Kapazität von Service-Einrichtungen haben Vorteil die Anträge, die im Rahmen des Antrags auf Zugtrassen gestellt wurden.



5. DIENSTLEISTUNGEN

5.1. Einleitung

Von ŽICG werden den Eisenbahnbeförderern folgende Dienstleistungen erbracht:

- Mindestzugangspaket von Leistungen,
- Streckenzugang zu Service-Einrichtungen und ihre,
- Zusatzleistungen,
- Nebenleistungen.

ŽICG ermöglicht den Eisenbahnbeförderern auf nichtdiskriminierende Weise die Nutzung des Mindestzugangspakets und den Schienenzugang bis zu Dienstgebäuden. ŽICG ermöglicht allen Eisenbahnbeförderern auf ihren Antrag die Nutzung der oben genannten Dienstleistungen durch die Unterzeichnung des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, bzw. besonderer Verträge. Die Nutzung der von ŽICG nicht geleiteten Service-Einrichtungen, so wie der von ŽICG nicht erbrachten Zusatz- und Nebenleistungen ist der Gegenstand besonderer Verträge mit Verwaltungen dieser Service-Einrichtungen, von denen diese Dienstleistungen erbracht werden.

5.2. Mindestzugangspaket von Leistungen

Mindestzugangspaket von Leistungen, die vom Infrastrukturbetreiber erbracht werden, beinhaltet folgende Dienstleistungen::

- Behandlung von Anträgen auf Fahrwegkapazität,
- das Recht auf die Nutzung der zugewiesenen Kapazität,
- Benutzung der Gleise und Weichen auf der zugewiesener Trasse,
- Leitung des Verkehrs (Zugsteuerung), einschließlich Signalisierung, Regelung, Eingangsbehandlung und Abfertigung der Züge, die Kommunikation bezüglich des Zugverkehrs,
- Bereitstellung aller anderen Informationen, die erforderlich sind, um die Dienstleistungen auf der zugewiesenen Kapazität zu erbringen.

5.2.1. Behandlung des Antrags auf Infrastrukturkapazität

Die Behandlung des Antrags auf Infrastrukturkapazität ist ein Teil des Verfahrens der Kapazitätszuweisung, der im Abschnitt 4, Zuweisung der Kapazität, der Schienennetzbenutzungsbedingungen beschrieben wurde. Die von Eisenbahnbeförderern gestellten Anträge auf Infrastrukturkapazität werden in der Zusammenarbeit mit Eisenbahnbeförderern behandelt werden, indem alle Möglichkeiten ihrer Realisierung überprüft werden, werden die Probleme und Unstimmigkeiten gelöst und das Angebot für Zugtrasse wird vorbereitet, das Bezug auf den Fahrplan nimmt.

5.2.2. Das Recht auf die zugewiesene Kapazität

Wenn im Einklang mit geltenden Gesetzen alle erforderlichen Bedingungen für die Zugfahrt erfüllt sind, was sich auf die Lizenz und Transportbescheinigung und den unterzeichneten Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur bezieht, hat der Eisenbahnbeförderer Recht auf die Benutzung der zugewiesener Zugtrasse.

5.2.3. Nutzung von Gleisen und Weichen

Die Nutzung von Gleisen und Weichen auf der zugewiesenen Infrastrukturkapazität ermöglicht dem Eisenbahnbeförderer die Abwicklung des Zugverkehrs nach dem vereinbarten Fahrplan.

5.2.4. Zugsteuerung, einschließlich Signalisierung, Regelung, Eingangsbehandlung und Abfertigung der Züge, die Kommunikation bezüglich des Zugverkehrs

Die gesamte Zugsteuerung, einschließlich Signalisierung, Regelung, Eingangsbehandlung und Abfertigung der Züge, die Kommunikation bezüglich des Zugverkehrs und die Bereitstellung der Informationen mittels Telekommunikationsanlagen ermöglicht den Eisenbahnbeförderern den Zugverkehr auf der zugewiesenen Trasse.

5.2.5. Alle anderen Informationen, die erforderlich sind, um die Dienstleistungen auf der zugewiesenen Kapazität zu erbringen

Nach der Erstellung und Veröffentlichung des Fahrplans wird der erstellte und veröffentlichte Fahrplan von ŽICG den Eisenbahnbeförderern zugestellt werden. Den Beförderern werden alle zusätzlichen Informationen zur Zuweisung der Zugtrasse im Rahmen des Mindestzugangspakets von Leistungen zugestellt werden.

5.3. Streckenzugang bis zu Service-Einrichtungen und ihre Nutzung

Der Streckenzugang bis zu Service-Einrichtungen und ihre Nutzung beinhaltet:

- Ausrüstung für Stromversorgung, die für elektrische Traktion erforderlich ist,
- Einrichtungen für Kraftstoffversorgung,
- Personenbahnhöfe, Bahnhofsgebäude und andere Objekte,
- Güterbahnhöfe,
- Rangierbahnhöfe,
- Zugbildungsgleise,
- Objekte zur Instandhaltung des Wagenparks und andere technische Objekte.

ŽICG wird den Streckenzugang bis zu allen oben genannten Service-Einrichtungen allen Eisenbahnbeförderern sicherstellen, denen auf ihren Antrag das Mindestzugangspaket von Leistungen auf nichtdiskriminierende Weise zugewiesen wurde, und unter der Bedingung, dass der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abgeschlossen wurde. ŽICG wird die Nutzung aller Service-Einrichtungen ermöglichen, die von ŽICG geleitet werden.

Die Notwendigkeit des Streckenzugangs bis zu Service-Einrichtungen und ihre Nutzung müssen die Eisenbahnbeförderer im Verfahren der Zuweisung der Kapazitäten aussagen, wie es im Abschnitt 4. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschrieben wurde.

5.3.1. Stromversorgungsanlagen für Elektrotraktion der Züge

ŽICG wird auf nichtdiskriminierende Weise die Nutzung der Stromversorgungsanlagen ermöglichen, die alle Eisenbahnbeförderer für die elektrische Zugförderung brauchen.

Der Stromverbrauch bildet keinen Teil dieser Dienstleistung.

5.3.2. Kraftstoffversorgungsanlagen

Die ŽICG besitzt eigene Kraftstoffversorgungsanlagen, die sie ausschließlich für den eigenen Bedarf benutzt, ohne solche Dienstleistungen zu erbringen.

5.3.3. Personenbahnhöfe, Bahnhofsgebäude und andere Objekte

ŽICG ermöglicht allen Eisenbahnbeförderern auf ihren Antrag und auf nichtdiskriminierende Weise die Nutzung der Personenbahnhöfe, Bedarfshaltestellen, Bahnhofsgebäude und anderer Objekte.

Die Nutzung der Personenbahnhöfe, Bedarfshaltestellen, Bahnhofsgebäude und anderer Objekte beinhaltet auch die Nutzung der Bahnsteige und anderer Einrichtungen im Bahnhofsbereich, die der Aufenthalt und die Bewegung der Reisenden zwischen den öffentlichen Räumen und Zügen ermöglichen.

In der Anlage 18. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen befindet sich die Übersicht der Dienststellen für die Beförderung der Reisenden.

5.3.4. Güterbahnhöfe

In Güterbahnhöfen, die von ŽICG geleitet werden, werden die Leistungen des Verladens, Entladens und Umladung erbracht. Die Wagenstellung auf die Ladegleise und Entladegleise wird von MC durchgeführt.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

e-mail: jd@montecargo.me

ŽICG ermöglicht allen Eisenbahnbeförderern die Nutzung der Güterbahnhöfe auf die nichtdiskriminierende Weise und auf ihren Antrag. Die Nutzung der Güterbahnhöfe beinhaltet auch die Nutzung der Verlade-, Entlade- und Umladerampen, Fahrwegkapazitäten und Weichen im

Bahnhof, einschließlich Signalisierung und Regelung, so wie die Nutzung der Fahrleitung. Die wagentechnische Untersuchung der Güterwagen wird von MC durchgeführt.

Die Übersicht der Verlade- und Entladerampen befindet sich in der Anlage 20. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Für die Nutzung von Hafeneinrichtungen, die in Verbindung mit der Eisenbahninfrastruktur von ŽICG sind, wenden Sie sich an die Adresse:

Luka Bar A.D.

Obala 13. jula bb- Bar

CG-85 000 Bar

tel: + 382 30 300 590

fax: + 382 30 300 444

AD Kontejnerski terminal i generalni tereti

Obala 13.jula bb – Bar

CG – 85 000 Bar

tel: + 382 30 300 440

fax: + 382 30 300 442

5.3.5. Rangierbahnhöfe

Auf dem Schienennetz von ŽICG befinden sich die Rangierbahnhöfe in Bar, Podgorica und Nikšić. Die Dienstleistungen in Rangierbahnhöfen werden allen interessierten Beförderern auf ihren Antrag und auf die nichtdiskriminierende Weise von ŽICG erbracht.

Die Nutzung der Rangierbahnhöfe beinhaltet auch die Nutzung der Gleise und Weichen in Bahnhöfen, einschließlich Signalisierung und Regelung, so wie die Nutzung der Fahrleitung, wenn es erforderlich ist. Die Leistungen der wagentechnischen Untersuchung und die Rangierleistungen werden von Beförderern MC und ŽPCG erbracht.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golotočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

5.3.6. Zugbildungsgleise

ZICG ermöglicht allen Beförderer auf ihren Antrag und auf nichtdiskriminierende Weise die Nutzung von Zugbildungsgleisen in Bahnhöfen Bar, Podgorica, Tuzi, Nikšić und Bijelo Polje. Die Leistungen der wagentechnischen Untersuchung und die Rangierleistungen werden von den Beförderern ZPCG und MC erbracht.

Die Nutzung der Zugbildungsgleise bedeutet auch die Nutzung der Gleiskapazität und Weichen in Bahnhöfen, einschließlich Signalisierung und Regelung, so wie die Nutzung der Fahrleitung, wenn es erforderlich ist.

5.3.7. Abstellgleise

ŽICG wird auf ihren Antrag und auf nichtdiskriminierende Weise die Nutzung von Abstellgleisen allen Beförderern ermöglichen, die das Abstellen der Fahrzeuge brauchen.

Die Nutzung der Abstellgleise bedeutet auch die Nutzung der entsprechenden Gleiskapazitäten, die dem Eisenbahnbeförderer zum Abstellen des Fahrzeugbestands erforderlich sind. Bedarf an Abstellen des Triebfahrzeugbestands müssen die Eisenbahnbeförderer im Verfahren der Zuweisung der Kapazität anzeigen.

Das Abstellen der Güterwagen beinhaltet nicht die Wartezeit der Wagen auf Verladung/Entladung, die kürzer als 24 Stunden ist.

Das Abstellen der Personenwagengruppen (klassische oder EMVs) wird nicht als Stillstand der Personenwagengruppen betrachtet, das kürzer als 4 Stunden dauert.

5.3.8. Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen und andere technische Objekte

Die Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen werden von ŽICG nicht geleitet. Die Leistungen in den Einrichtungen für die Instandhaltung von Fahrzeugen werden von OŽVS erbracht und bezüglich ihrer Nutzung wenden Sie sich an die Adresse:

AD Održavanje željezničkih voznih sredstava – Podgorica/Instandhaltung von Triebfahrzeugen

Trg Golootočkih žrtava 13

CG – 81 000 Podgorica

tel: + 382 20 634 353

fax: + 382 20 634 224

Andere technische Einrichtungen

Gleiswaagen

ŽICG ist Eigentümer der Gleiswaagen, aber Dienstleistungen auf ihnen werden von MC erbracht und damit Sie diese Einrichtungen benutzen können, wenden Sie sich an die Adresse:

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Übersicht der Gleiswaagen befindet sich in der Anlage 19. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Begrenzungslinien

ŽICG ist Eigentümer der Messgeräte für Begrenzungslinien, aber die Dienstleistungen auf ihnen werden von MC erbracht und zur Nutzung der Einrichtungen wenden Sie sich an die Adresse:

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Übersicht der Messgeräte für Begrenzungslinien befindet sich in der Anlage 19. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Anlagen für Wasserspeisung von Personenwagen

Die Anlagen für Wasserspeisung von Personenwagen werden von ŽICG nicht geleitet. Die Dienstleistungen werden von ŽPCG erbracht und zur Nutzung der Anlagen wenden Sie sich an die Adresse:

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

Autoverladerampen und Autoentladerampe

- Autoreisezug

Auf dem Schienennetz von ŽICG befinden sich die Autoverladerampen und Autoentladerampen in den Bahnhöfen Bar und Podgorica, auf denen die Dienstleistungen von ŽPCG erbracht werden, und zur Nutzung der Rampen wenden Sie sich an die Adresse:

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

Reisezugwagenwaschanlagen

Reinigung und Waschen der Reisezugwagen werden von ŽPCG durchgeführt und zur Nutzung der Anlagen wenden Sie sich an die Adresse:

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

5.4. Zusatzleistungen

Die Zusatzleistungen, die von ŽICG für die Beförderer erbracht werden, sind:

- Stromversorgung für die elektrische Zugförderung;
- spezielle Verträge:
 - Überwachung beim Transport gefährlicher Stoffe,
 - Unterstützung beim Verkehr der Züge mit außergewöhnlichen Sendungen.

ŽICG ermöglicht die oben genannten Zusatzleistungen allen interessierten

Eisenbahnbeförderern auf ihren Antrag und auf nichtdiskriminierende Weise. Die oben genannten Zusatzleistungen werden mit ŽICG vereinbart. Die ausführlichen Informationen über die Erbringung der Zusatzleistungen können Sie an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja

Trg Golootočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

5.4.1. Elektrische Stromversorgung für die Zugförderung /Elektrotraktion/

ŽICG erbringt für alle Beförderer auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen der Stromspeisung und Stromübertragung der für Zugförderung erforderlichen elektrischen Energie durch Übertragung von den Anlagen der Elektrowirtschaft von Montenegro (Elektroprivreda Crne Gore AD) bis zu Stromversorgungsstellen (EVP und KM).

Die Versorgung mit Hochspannungsstrom für die Zugförderung ist der Gegenstand des Vertrags über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zwischen Eisenbahnbeförderer und ŽICG.

Von ŽICG wird dem Eisenbahnbeförderer die verbrauchte Hochspannungsenergie jeden Monat in Rechnung gestellt werden, im Einklang mit dem unterzeichneten Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, und der Eisenbahnbeförderer ist verpflichtet, die Rechnung der Firma ŽICG zu zahlen.

5.4.2. Kraftstoffversorgungsanlagen

Von ŽICG werden die Leistungen der Kraftstoffversorgung nicht erbracht, sondern diese Anlagen werden ausschließlich für eigene Zwecke benutzt.

5.4.3. Rangierleistungen und andere Dienstleistungen

Die Rangierleistungen auf den Schienenstrecken von Montenegro werden nicht von ŽICG erbracht. Die Rangierleistungen werden von Beförderern MC und ŽPCG erbracht, und zu ihrer Nutzung wenden Sie sich an die Adresse:

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234

Zugbildung und Zerlegung

Die Dienstleistungen bei der Zugbildung und Zerlegung werden von MC und ŽPCG, wie folgt, erbracht:

- Ausstellung und Übernahme der Begleitpapiere für Züge ,
- Verzeichnis der Züge und Kontrollverfahren von Unterlagen,
- Kontrolle der Zugbildung ,
- Rechtmäßigkeit der Belastung auf den Wagen, die im Zug aufgenommen sind,
- wagentechnische Untersuchung,
- die Durchführung der Bremsprobe in den Abgangsbahnhöfen,
- Rangierleistungen.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234

Änderungen der Zugbildung

Die Dienstleistungen bei der Änderung der Zugbildung umfassen:

- Einstellen eines Fahrzeugs in einen Zug und Ausstellen eines Fahrzeugs,
- Zugverzeichnis,
- Ausstellen der Begleitpapiere,

Sie werden von MC und ŽPCG erbracht und dabei wenden Sie sich an die Beförderer:

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234

Bremsprobe

Die Dienstleistungen der Bremsprobe werden von ŽPCG und MC erbracht. Eine volle Bremsprobe an Zügen wird in Abgangsbahnhöfen ausgeführt, und eine kurze Bremsprobe wird in Dienststellen ausgeführt, wo die technische Überwachung organisiert wurde. Eine kurze Bremsprobe wird auch in besonderen Fällen in Dienststellen und anderen Stellen ausgeführt, in denen technische Untersuchung mit Bremsprobe nicht organisiert wurde, von Lokomotivführer, wo die Tätigkeit des Untersuchungsbeamten die anderen fachkompetenten Arbeiter, im Einklang mit der Dienstanweisung für Bremsvorgang der Züge 233, ausführen.

Die Bremsprobe wird von ŽPCG und MC in Bahnhöfen ausgeführt, wo die technische Untersuchung organisiert wurde: Bar, Podgorica, Nikšić und Bijelo Polje.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234

Wagentechnische Untersuchung

Von MC und ŽPCG werden die Leistungen der wagentechnischen Untersuchung durchgeführt, vereinzelt und in den Zügen. Wagentechnische Untersuchung ist in Bahnhöfen Bar, Podgorica, Nikšić und Bijelo Polje organisiert.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234

Verwiegen der Wagen

Die Leistung des Verwiegens der Wagen wird nicht von ŽICG sondern von MC erbracht und bei Bedarf wenden Sie sich an die Adresse:

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 303
fax: 00 382 20 601 525

Übersicht der Gleiswaagen für die Güterwagen befindet sich in der Anlage 19. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

5.4.4. Überwachungsleistungen bei Beförderung gefährlicher Stoffe und außergewöhnlicher Sendungen

Beförderung außergewöhnlicher Sendungen

ŽICG ermöglicht die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Einklang mit Bestimmungen der Verordnung 20 über die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen im Eisenbahnverkehr.

Die Dienstleistung umfasst die Behandlung der Anträge von Eisenbahnbeförderern auf Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung zum Zweck der Überprüfung von besonderen Beförderungsbedingungen, die den allgemeinen technischen Normen auf der angeforderten Schienenstrecke nicht entsprechen, wie zB. Lichraumprofil, Achslast usw., so wie andere Beförderungsbedingungen.

Jede Abweichung von Normen wird als außergewöhnliche Beförderung betrachtet und man braucht ein besonderes Verfahren.

Außer dem genannten kann die Dienstleistung zusätzliche Bemühungen der Beschäftigten bei ŽICG einschließen, um die Vorbereitung und Beförderung der außergewöhnlichen Sendung durchzuführen, wie: vorübergehende Verlagerung von Bahnanlagen, Engagement des Zugbegleitpersonals und die Kontrolle der Strecke nach der durchgeführten Beförderung.

ŽICG entscheidet, ob die bestimmte Beförderung angenommen werden kann und unter welchen Bedingungen.

Die Eisenbahnbeförderer müssen von ŽICG die Zustimmung für die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung beantragen.

Der Antrag auf die Zustimmung für die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung stellen die Eisenbahnbeförderer im Einklang mit Bestimmungen, die im Punkt 4.7. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen angegeben sind.

Die ausführlichen Informationen können Sie an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/ Sektor für Verkehrsleitung und-regelung

Služba za operativne poslove / Abteilung für Operativgeschäfte

Trg Golootočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

Beförderung gefährlicher Stoffe

Die Beförderung gefährlicher Güter auf der von ŽICG geleiteten Infrastruktur wurde durch das Gesetz über den Transport gefährlicher Stoffe und durch die internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn RID geregelt.

ŽICG erbringt keine besonderen Leistungen bezüglich der Beförderung gefährlicher Stoffe.

Der Eisenbahnbeförderer und ŽICG definieren den Umfang und die Besonderheiten jeder einzelnen Beförderung gefährlicher Güter.

Die ausführlichen Informationen können Sie an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja /Sektor für Verkehrsleitung und-regelung

Služba za operativne poslove/ Abteilung für Operativgeschäfte

Trg Golootočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

5.4.5. Informationsdienstleistungen für die Reisenden

ŽPCG erbringt durch die Beschallungsanlage die Informationsdienstleistungen für die Reisenden über Ankunfts- und Abfahrtszeit und -Ort der Züge, über die verspäteten Züge, eventuelle Änderung des Beförderungsweges und andere erforderliche Informationsleistungen bezüglich der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs.

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

5.4.6. Andere Zusatzleistungen

Für alle anderen Zusatzleistungen ist es erforderlich, dass der Beförderer mit ŽICG den Umfang und die Spezifikation der angeforderten Leistungen definiert.

In Fällen, wenn Kosten für Leistungen nicht im voraus eingeschätzt werden können, sondern das ist nur nach der Erbringung der Leistung möglich, wird die Firma ŽICG nach der Erbringung der Leistung ihre Kosten feststellen und sie nach der erbrachten Leistung dem Beförderer fakturieren (zB.Übergang der Staatsgrenze des Dienstpersonals von ŽICG).

Die Informationen über andere Zusatzleistungen, die von ŽICG erbracht werden, können Sie an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/Sektor für Verkehrsleitung und-regelung

Služba za operativne poslove/ Abteilung für Operativgeschäfte

Trg Golootočkih žrtava 7

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

5.5. Nebenleistungen

Nebenleistungen sind:

- Zugang zum Telekommunikationsnetz,
- Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
- technische Untersuchung von Fahrzeugen.

ŽICG ist nicht verpflichtet, die erste und zweite der genannten Nebenleistungen zu erbringen und ŽICG entscheidet, welche Dienstleistungen und unter welchen Bedingungen erbracht werden wird. Die Nebenleistung der wagentechnischen Untersuchung wird von ŽPCG AD und AD Montecargo erbracht.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

5.5.1. Zugang zum Telekommunikationsnetz

ŽICG bietet die Dienstleistung der Nutzung des Telekommunikationsnetzes nach Marktbedingungen.

5.5.2. Bereitstellung zusätzlicher Informationen

ŽICG stellt zur Verfügung zusätzliche Informationen über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, die in diesen Netzbenutzungsbedingungen nicht beinhaltet sind.

Die ausführlichen Informationen können Sie an die Adresse erhalten:

Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica/Eisenbahninfrastruktur von Montenegro AG

Sektor za upravljanje i regulisanje sobračaja/Sektor für Verkehrsleitung und-regelung

Služba za operativne poslove/ Abteilung für Operativgeschäfte

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 267

fax: 00 382 20 441 255

e-mail: operativna.rukovodilac@zicg.me

5.5.3. Wagentechnische Untersuchung in den Bahnhöfen

Die Dienstleistungen der wagentechnischen Untersuchung werden von ŽPCG und MC erbracht, die die Visiteure in den Bahnhöfen Bar, Podgorica, Nikšić und Bijelo Polje ausführen.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 370

fax: 00 382 20 441 234

Wagentechnische Untersuchung, die sich auch auf die Reparatur der Fahrzeuge in den Werkstätten und auf Ausbesserungsgleisen mit Arbeitsgrube bezieht, wird von OŽVS durchgeführt. Die Informationen über wagentechnische Untersuchung kann man an die Adresse erhalten:

AD Održavanje željezničkih voznih sredstava – Podgorica/Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

Trg Golootočkih žrtava 13

CG – 81 000 Podgorica

tel: + 382 20 634 353

fax: + 382 20 634 224

5.5.4. Dienstleistungen in den Verkehrsabfertigungsstellen

Dienstleistungen in den Verkehrsabfertigungsstellen werden von MC in Nikšić und Podgorica und von ŽPCG im Bahnhof Bar erbracht.

AD Montecargo – Podgorica

Trg Golootočkih žrtava 13

CG - 81 000 Podgorica

tel: 00 382 20 441 303

fax: 00 382 20 601 525

Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica /Eisenbahnverkehr von Montenegro AG
Trg Golootočkih žrtava 13
CG - 81 000 Podgorica
tel: 00 382 20 441 370
fax: 00 382 20 441 234



6. TARIF

Nach dem Eisenbahngesetz, Art. 16., bestimmt ŽICG auf der Basis von Kriterien die Höhe des Entgelts für die Nutzung der Infrastruktur, organisiert und regelt den Eisenbahnverkehr.

Zum Zweck der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahninfrastruktur bezahlt der Beförderer die Entgelte für:

- Mindestzugangspaket von Leistungen,
- Schienenzugang bis zu Dienststellen und ihre Nutzung,
- Nutzung von Service-Einrichtungen,
- Zusatzleistungen und
- Nebenleistungen.

6.1. Zahlungsverfahren

6.1.1. Mindestzugangspaket

Das Mindestzugangspaket der Entgelte für Nutzung von Trassen umfasst: Behandlung von Anträgen auf Fahrwegkapazität, die Nutzung der zugewiesenen Kapazität, Benutzung der Infrastruktur auf Eingangs – Abfahrtsgleisen, Leitung, Regelung und Zugbeobachtung, /einschließlich Signalisierung, Vorschriften, System für Betriebsüberwachung, Kommunikation und Informationen über die Zugbewegung/.

Die Höhe des Entgeltes wird aufgrund realisierter Zugkilometer, des Gewichtungskoeffizienten für die Kategorie der Strecke, des Koeffizienten für Gleisabnutzung und der Faktoren des Antrags vom Eisenbahnbeförderer bestimmt.

6.1.2. Entgelt für das Mindestzugangspaket

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket wird nach der folgenden Formel berechnet:

$$U = (Q_{vlkm}(mg) \times P(mg) + Q_{vlkm}(mp) \times P(mp) + Q_{vlkm}(l) \times P(l)) \times C_{vlkm} \times K \times F$$

U	- Entgelt für die zugewiesene Zugtrasse
Q_{vlkm}(mg)	- Anzahl der realisierten Zugkilometer auf der internationalen Hauptstrecke
Q_{vlkm}(mp)	- Anzahl der realisierten Zugkilometer auf der internationalen Anschlußstrecke
Q_{vlkm}(l)	- Anzahl der realisierten Zugkilometer auf der Regionalstrecke
P(mg)	- Gewichtungskoeffizient für die internationale Hauptstrecke
P(mp)	- Gewichtungskoeffizient für die internationale Anschlußstrecke
P(l)	- Gewichtungskoeffizient für die Regionalstrecke
C_{vlkm}	- Preis für Zugkilometer
K	- Koeffizient der Gleisabnutzung
F	- Faktor, der die Anträge der Beförderer bezüglich des Fahrplans zeigt

Gewichtungskoeffizient (P)

Der Gewichtungskoeffizient wurde aufgrund der Kategorisierung der Strecke auf der zugewiesenen Kapazität bestimmt.

Kategorisierung der Strecken:

Strecke	Kategorie der Strecke
Bar – Bjelo Polje (Grenze mit R. Serbien)	Internationale Hauptstrecke
Podgorica - Tuzi (Grenze mit Albanien)	Internationale Anschlußstrecke
Nikšić - Podgorica	Regionalstrecke

Der Gewichtungskoeffizient beträgt:

P_(mg) – internationale Hauptstrecke	1,00
P_(mp) – internationale Anschlußstrecke	0,70
P_(l) – Nahverkehrsstrecke	0,90

Koeffizient der Gleisabnutzung (K) für Güterzüge

Der Koeffizient der Gleisabnutzung für Güterzüge bezieht sich auf das Bruttogewicht des Zuges.

Der Koeffizient der Gleisabnutzung beträgt:

K₁ – Bruttogewicht des Zuges mehr als 1501 t	1,50
K₂ – Bruttogewicht des Zuges von 1101 t bis 1500 t	1,20
K₃ – Bruttogewicht des Zuges von 701 t bis 1100 t	1,00
K₄ – Bruttogewicht des Zuges bis 700 t	0,60
K₅ – Leergüterzug	0,30
K₆ – Lokomotivzug	0,10

Koeffizient der Gleisabnutzung (K) für Reisezüge

Der Koeffizient der Gleisabnutzung beträgt:

K₇ –Reisezug 0,066

Faktor für den Antrag des Eisenbahnbeförderers bezüglich des Fahrplans (F)

Der Faktor bezieht sich auf den Zeitpunkt der Antragstellung des Eisenbahnbeförderers auf die Zuweisung der Infrastrukturkapazität.

Wenn der Eisenbahnbeförderer den Antrag auf die Zuweisung der Kapazität vor Inkrafttreten des Fahrplans stellt, beträgt sein Wert :

F₁ = 1,0

Wenn die Kapazität aufgrund des ad hoc-Antrags zugewiesen wurde, beträgt der Wert des Faktors:

F₂ = 1,2

Die Länge der Zugtrasse (Qv_{lkm}) – Anzahl der Zugkilometer bei der Realisierung der Trasse gewinnt man durch Addieren der Kilometer der Trasse auf jeder Strecke.

6.2. Preise

6.2.1. Mindestzugangspaket

Preis je Zugkilometer

Grundpreis pro Zugkilometer (**Cv_{lkm}**) für die Nutzung des Mindestzugangspakets von Leistungen für den Fahrplan 2013/2014 beträgt:

für alle Zugtyps 3€ inklusive MwSt.

Im Preis des Mindestzugangspakets ist die Dienstleistung des Zugangs zu ŽICG-Einrichtungen und die Nutzung der im Punkt 5.3. genannten Service-Einrichtungen eingeschlossen (Punkt 5.3. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen).

6.2.2. Preise für Zusatzleistungen

Die Liste der Zusatzleistungen befindet sich im Punkt 5.4. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Der Umfang der Leistung und das Entgelt für die von ŽICG erbrachte Zusatzleistung wird durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur definiert werden.

Die Preisliste der Leistungen von ŽICG für die außergewöhnlichen Sendungen befindet sich in der Anlage 24 der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Die Preisliste wurde durch den Beschluss des Ausschusses der Direktoren von ŽICG Nr. 2742/10 vom 22.03.2010 angenommen. Der Preis für die Leistung der Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung umfasst die Behandlung der Anträge der Eisenbahnbeförderer auf Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung zum Zweck der Überprüfung von Beförderungsbedingungen, die den allgemeinen technischen Normen für die Beförderung auf der bestimmten Schienenstrecke nicht entsprechen, wie zB. Lichraumprofil, Achslast usw., so wie das Definieren der Bedingungen für die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung und die Arbeit der Beschäftigten bei ŽICG an der Vorbereitung und Durchführung der Beförderung.

Die Züge, die die außergewöhnlichen Sendungen befördern, betrachtet man die Züge, für die von ŽICG besondere Beförderungsbedingungen bestimmt sind, mit Ausnahme von Zügen, die wie eine außergewöhnliche Sendung die HC Container befördern.

6.2.3. Preise für Nebenleistungen

Die Liste der Nebenleistungen von ŽICG befindet sich im Punkt 5.5. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Der Umfang der Leistung und die Höhe des Entgeltes wird durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur definiert werden.

6.4. Ausnahmen bei Tarifierung

Die Benutzer der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, die die Eisenbahninfrastruktur warten oder modernisieren, wobei die Arbeitszüge, Hilfszüge, Maschinen, Draisinen, Schneefräsen und Feuerlöschzüge benutzt werden, sind vom Nutzungsentgelt befreit.

6.5. Stornierung von Zugtrassen und Annullierung der geplanten Fahrt

Stornierung der Zugtrasse

Die Stornierung der Zugtrasse bedeutet das endgültige Auflösen der Fahrstraße für den ganzen vereinbarten Zeitraum der Gültigkeit des Fahrplans. Durch die Stornierung der Zugtrasse verliert der Eisenbahnbeförderer das Recht, die Zugtrasse im vereinbarten Zeitraum laut Fahrplan weiter zu benutzen.

Annullierung der Zugtrasse

Annullierung der Zugtrasse bedeutet die Annullierung einer Zugtrasse für einen bestimmten Tag oder mehrere Tage. Der Eisenbahnbeförderer behält sich das Recht vor, im vereinbarten Zeitraum des Fahrplans die Zugtrasse weiter zu benutzen.

In der folgenden Tabelle sind die Voraussetzungen für Stornierung und Zahlung der Nutzungsentgelte angegeben.

	Voraussetzung	Zahlung der Nutzungsentgelte
1.	Stornierung spätestens bis 60 Tage vor der ersten geplanten Fahrt	Nutzungsentgelt wird nicht bezahlt.
2.	Stornierung nach mehr als 30 Tage und weniger als 60 Tage vor der ersten geplanten Fahrt –Zugtrasse	50% des Nutzungsentgeltes für jede Zugtrasse
3.	Stornierung nach mehr als 30 Tage vor der ersten geplanten Fahrt –Zugtrasse	1 x Nutzungsentgelt für jede Zugtrasse
4.	Stornierung mehr als 24 Stunden vor der geplanten Fahrt – Zugtrasse	50% des Nutzungsentgeltes für jede Zugtrasse
5.	Stornierung weniger als 24 Stunden vor der geplanten Fahrt – Zugtrasse	1 x Nutzungsentgelt für jede Zugtrasse
6.	Zugtrasse wird weder storniert noch annulliert: - Zugtrasse	2 x Nutzungsentgelt für jede Zugtrasse

Durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur wird die Änderung der Zahlung des Entgeltes für Stornierung der Trasse und Annullierung der geplanten Fahrt definiert.

6.6. Änderung der Zugtrasse

Die Änderung der Zugtrasse bedeutet die Änderung von Grundangaben auf der bestehenden Zugtrasse im Namen des Eisenbahnbeförderers, was die Änderung im Fahrplan umfasst, in dem die Zugtrasse ordnungsmäßig vorgesehen wurde, und als Folge hat die Ausarbeitung einer neuen Trasse.

Die Änderung in der Preisstruktur ist **30 €** je Zugtrasse.

6.7. Preisänderung

Der Infrastrukturbetreiber behält sich das Recht auf Änderung der in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen veröffentlichten Preise vor.

Der Infrastrukturbetreiber wird neue Preise in Ergänzungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen veröffentlichen und darüber die Eisenbahnbeförderer unverzüglich informieren.

6.8. System der Qualitätsindikatoren für Beförderung

Von ŽICG wird die Überwachung der Reisezugbewegung geleitet, die Ursachen der Zugverspätung und das Entgelt für Zugverspätung für jenen Eisenbahnbeförderer festgestellt, mit dem das durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vereinbart wurde.

ŽICG wird durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur die Reisezüge definieren, um die Verspätungen zu verfolgen, die Ursachen festzustellen und die Entgelte zu berechnen.

Die Verspätung der Züge wird in Bezug auf die Verspätungsursachen in primäre und sekundäre Verspätungen unterteilt.

Primäre Verspätungen sind alle Verspätungen der Züge, die durch die Betriebsstörungen verursacht wurden, und sie wurden das Ausfallen oder die Verspätung eines anderen Zuges nicht verursacht.

Sekundäre Verspätungen sind die Verspätungen, die als Folge einer schon früher bestehenden Verspätung entstehen.

Die Verantwortung für die primäre Verspätungen können tragen:

- Infrastrukturbetreiber,
- Eisenbahnbeförderer,
- äußere Einwirkungen.

Die Übersicht der primären und sekundären Verspätungsursachen befindet sich in der Anlage 25. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Die Verspätung des Zuges bewertet man durch die Abweichungen von der tatsächlichen Fahrzeit in Bezug auf die im Fahrplan vorgesehene Fahrzeit.

Die Verspätungen der Züge, die durch außergewöhnliche Ereignisse verursacht wurden, bei denen ohne ein Untersuchungsverfahren die Verantwortung für die Verspätung des Zuges nicht festgestellt werden kann, werden nachträglich berechnet.

Das Entgelt wird für alle primären Verspätungen der Züge in Bezug auf eine Minute Verspätung jedes einzelnen Zuges berechnet.

Die Entschädigung bei Verspätung beträgt 0,1% des Entgeltes für die ganze Zugtrasse für jede Minute Verspätung. Der Gesamtbetrag der Entschädigung bei Verspätung eines Zuges kann bis 5% des Entgeltes für die ganze Trasse dieses Zuges für jede verantwortliche Seite betragen.

6.9. Zahlungsweise

Nach dem Ablauf des Berechnungszeitraums wird ŽICG bis zum 10-ten im Monat die im vorigen Monat erbrachten Leistungen berechnen und die Rechnungen an die Adresse des Eisenbahnbeförderers zustellen.

Der Eisenbahnbeförderer hat Pflicht, innerhalb von 15 Tagen nach Erhalt der Rechnung, die Rechnung zu begleichen.

Eine Ausnahme ist die Rechnung für die Berechnung elektrischer Hochspannungsenergie für Traktion. Die Zahlungsfristen dieser Rechnung werden mit Eisenbahnbeförderern durch den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur definiert werden.

Für den Fall, dass der Eisenbahnbeförderer in vorgesehener Frist die Rechnung nicht bezahlt, wird ŽICG im Einklang mit dem geltenden Gesetz die Verzugszinsen für jeden Tag der Verspätung erheben.

Der Eisenbahnbeförderer hat Pflicht, vor dem Abschluss des nächsten Vertrags alle seinen eingegangenen Verpflichtungen zu begleichen.

ANLAGEN



Anlage 1a.

Sektor za upravljanje i regulisanje saobraćaja/ Sektor für Verkehrsleitung und -regelung
 Podgorica, Trg Golotočkih žrtava 13
 tel. 382 20 441 267, fax. 382 20 441 349

Vordruck für die Bestellung der Zugtrasse

Eisenbahnbeförderer: _____
 Adresse: _____
 Kontaktperson: _____
 Tel. _____ Fax. _____ E-mail: _____
 ort und Datum: _____

1. GRUNDANGABEN ÜBER DIE BEANTRAGTE ZUGTRASSE

Zugtyp	Zugnummer im vorherigen Fahrplan	gewünschte Zeit		Strecke		
		Abfahrt	Ankunft	von	bis	über
ANMERKUNGEN						

2. ANGABEN BEZÜGLICH DES FAHRPLANS DES ZUGES

Aufenthalt in Dienststellen	Zeitdauer des Aufenthalts in Dienststellen (Min)	Verkehrskalender

3. ANGABEN ÜBER DEN ZUG

Traktionsart, Seriennummer der Traktionseinheiten, Beförderungsstrecke	Zusatzwagen, Seriennummer der Traktionseinheit, Funktion, Strecke	Typ und Nummer des Wagens/ Triebkopfes	Zuggewicht (kg)	Länge des Zuges (m)	Bremsvorgang		Höchstgeschwindigkeit des Zuges (km/h)
					Art	Prozent (%)	

4. BESONDERE BESTIMMUNGEN

--

M.P.

UNTERSCHRIFT

Anlage 1b.

Vordruck für die Bestellung der Zugtrasse Anleitung zum Ausfüllen des Vordrucks für die Bestellung der Zugtrasse		
1.	Typ des Zuges	Nennen Sie Typ des Zuges: Reisezug (EuroCity, InterCity, D-Zug, Schnellzug, S-Zug, Reisezug, Grenzzug, Nahverkehrszug, Autoreisezug, Reisebürosonderzug, Leerwagen); Güterzug (Zug mit gleichartigen Wagen, Zug mit Einzelwagen, geschlossener Zug, D-Zug, Schnellzug, direkter, Sektions-, Ganzzug, Flügelzug, Pendelzug, Industriezug, Militärzug, Leerzug, Lokomotivzug, Probefahrten)
	Nummer des Zuges im vorherigen Fahrplan	Nummer des Zuges aus dem vorherigen Fahrplan angeben, deren Elemente dem Antrag des Antragstellers entsprechen (z.B. 47660, 432, ...)
	gewünschte Zeit	gewünschte Zeit der Abfahrt des Zuges vom Abgangsbahnhof und Ankunftszeit in Bestimmungsbahnhof angeben
	Beförderungsstrecke	Abgangsbahnhof und Bestimmungsbahnhof des Zuges und typische Dienststelle zwischen diesen Bahnhöfen angeben, die den Beförderungsweg bestimmt
2.	Aufenthalt in Dienststellen	Alle Dienststellen angeben, in denen ein Aufenthalt erforderlich ist
	Aufenthaltsdauer in Dienststellen	Geben Sie in Minuten erforderliche Aufenthaltsdauer in jeder Dienststelle an
	Kalender des Verkehrs	Geben Sie die Tage des Zugverkehrs an. Bei Zügen, bei denen sich der Verkehrskalender auf mehrere Tage erstreckt, geben Sie auf den ganzen Beförderungsweg an
3.	Traktionsart, Seriennummer, Seriennummer der Traktionseinheit, Strecke	Geben Sie Traktionsart (elektro oder Diesel) an, Seriennummer der Traktionseinheit und Beförderungsstrecke jeder Lokomotive, insoweit die Traktionsart auf der angeforderten Strecke geändert wird
	Zusatzwagen, Seriennummer der Traktionseinheit, Funktion im Zug, Strecke	Geben Sie die Anzahl der Zusatzwagen an, Art der Traktionseinheit (elektro oder Diesel), Seriennummer, Anordnung im Zug (Normalbetrieb, Doppeltraktion, Schiebelokomotive), Strecke der
	Typ und Nummer des Wagens/ Triebkopfs	Geben Sie den Typ des Wagens an (Schriftzeichen der Baureihe) und wie viele gibt es im Zug, bzw. Typ, Anzahl und Seriennummer der Triebkopfszüge (DMVEMV)
	Zuggewicht	Geben Sie das Gewicht aller im Zug angenommenen Wagen ohne Masse der Betriebslokomotiven an
	Länge des Zuges	Geben Sie die Länge des Zuges in Meter, ohne Länge der Betriebslokomotiven an
	Bremsvorgang	Art des Bremsens: Geben Sie die Art des Bremsens an (R, P, G, Mg ...)
		Bremsprozent: Geben Sie das Bremsprozent an, das hinsichtlich der Eigenschaften des Fahrzeuges im Zug genommen werden soll
	Höchste Geschwindigkeit des Zuges	Geben Sie höchste Geschwindigkeit des Zuges hinsichtlich der Eigenschaften des Fahrzeuges im Zug an

4.	Besondere Bestimmungen	Geben Sie besondere Bestimmungen an, wie: Rangieren, Umbildung eines Wagenzuges, Verbindung und Warten, Änderung des Personals, Art der intermodalen Transporteinheit, Art der gefährlichen Güter, der außergewöhnlichen Sendung, Verfahren bei Übergabe an Grenzübergangspunkten, technische Pausen (Kontrolle, Wasserversorgung, Entsorgung von Abfällen und ähnliches) erforderliche Zeitdauer, erforderliche zusätzliche Gleiskapazitäten (Abstellen, Vorheizen, Zugbildung und ähnliches), andere Zusatzleistungen
----	-------------------------------	---

Anlage 1c. Europäische Rechtsregelungen, Gesetze, untergesetzliche Akte und Beschlüsse von ŽICG

Europäische Rechtsregelungen

- Richtlinie des Rates 91/440/ECC vom 29. Juli 1991 über die Entwicklung der Eisenbahnen der Gemeinschaft EU ,
- Richtlinie 95/18/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juni 1995 über Lizenzierung von Eisenbahnunternehmen
- Richtlinie des Europäischen Parlaments 96/35/EC vom 3. Juni 1996 über die Ernennung und Fachkompetenzen des Sicherheitsberaters beim Transport gefährlicher Güter im Straßen- und Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt,
- Richtlinie 2001/14/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur und Einkassierung der Nutzungsentgelte der Eisenbahninfrastruktur und Sicherheitszertifikat,
- Richtlinie 2004/49/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Sicherheit auf Schienenstrecken der Gemeinschaft und die Ergänzung der Richtlinie des Rates 95/18/EC über Lizenzierung von Eisenbahnunternehmen,
- Richtlinie 2001/16/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001. über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems,
- Vorschrift des Europäischen Rates (EEC) Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969 über Aktivitäten der Mitgliedsstaaten bezüglich der Pflichten im öffentlichen Straßen- und Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt ,
- Vorschrift des Europäischen Rates (EEC) Nr. 1192/69 vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen,
- Vorschrift des Europäischen Rates (EEC) Nr. 1108/70 vom 04. Juni 1970, durch die das Rechnungsführungssystem für Kosten der Infrastruktur eingeleitet wird, in Bezug auf den Straßen- und Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt ,
- Beschluss des Europäischen Parlaments und Beschluss des Rates Nr. 96/1692 vom 23. Juli 1996 über EU-Richtlinien für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes,
- Beschluss des Europäischen Rates (EEC) vom 22. Januar 1990 über die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für bestimmte Arten des kombinierten Güterverkehrs zwischen den Mitgliedsstaaten,
- Beschluss des Europäischen Parlaments (EC) vom 19. Juni 1995 über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs.
- Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn-RID
- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und Rates vom 21. November 2012 über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (konsolidierte Fassung),
- Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und Rates vom 22. September 2010 über das Europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.
- Richtlinie 2008/57/EC des Europäischen Parlaments und Rates vom 17. Juni 2008
- Verordnung der Kommission (EU) Nr. 445/2011 vom 10. Mai 2011 über das System der Zertifizierung von Unternehmen, die für die Instandhaltung von Güterwagen und Änderungen der Geschäftsordnung zuständig sind (EC) Nr. 653/2007.

1. Gesetze

- Eisenbahngesetz („Amtsblatt der republik Montenegro“, Nummer 21/04 und und „Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 54/09),
- Gesetz über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 4/08),
- Gesetz über vertragliche Beziehungen im Eisenbahnverkehr („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 41/10),
- Gesetz über Aufsichtskontrolle („Amtsblatt RCG“, Nummer 39/03),
- Gesetz über die Ratifizierung des Abkommens über die Errichtung des Hochleistungs-Eisenbahnnetzes in Südosteuropa („Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 44/07),
- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter („Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 5/08),
- Waffengesetz („Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 49/04, „Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 49/08 und „Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 20/11),
- Gesetz über Herstellung und Verkauf von Giften („Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nr. 31/77; 40/77; 29/89; 39/89; 48/91; 17/92),
- Gesetz über Umweltschutz („Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 48/08),
- Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe (Amtsblatt von Montenegro 049/08-59.058/08-8),
- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Amtsblatt der Republik Montenegro 005/08-6),
- Gesetz zum Lärmschutz (Amtsblatt der Republik Montenegro 028/11),
- Gesetz über die Ratifizierung des Protokolls vom 3.Juni 1999 über Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll für 1999) und des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung aufgrund des Protokolls über Änderungen vom 3. Jun 1999 („Amtsblatt von Montenegro –Internationale Verträge“ Nummer 4/09)
- Gesetz über die Ratifizierung des Abkommens zwischen der Regierung von Montenegro und der Republik Serbien über Grenzkontrollen im Schienenverkehr („Amtsblatt von Montenegro – Internationale Verträge“, Nummer 04/09).

2. Untergesetzliche Akten, Ordnungen, Anweisungen und Entscheidungen

- Ordnung über die Erteilung der Lizenz für die Leitung der Eisenbahninfrastruktur („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 56/08),
- Ordnung über die Ausstellung der Sicherheitszertifikate für die Beförderung im Schienenverkehr („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 56/08),
- Ordnung über die Erteilung der Lizenz für die Beförderung im Schienenverkehr („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 56/08),
- Ordnung über die Ausstellung der Sicherheitszertifikate für Betreiben der Eisenbahninfrastruktur („Amtsblatt Amtsblatt der Republik Montenegro“, Nummer 56/08).
- Ordnung 20 über die Beförderung außergewöhnlichen Sendungen („Dienstblatt ZJŽ“, Nummer 27/94),
- Signalebuch („Dienstblatt ZJŽ“, Nummer 4/96),

- Verkehrsblatt 2 („Dienstblatt ZJŽ“, Nummer 3/94),
- Ordnung über die Ausarbeitung des Fahrplans 4 (ZJŽ vom 01.01.1988),
- Verkehrsanleitung 40 (ZJŽ vom 01.01.1981),
- Rangieranleitung 42 (ZJŽ 01.01.1981),
- Anweisung für die Ausarbeitung des Fahrplans 49 (ZJŽ 28.05.1995),
- Anweisung für technische Normative und Angaben für die Ausarbeitung des Fahrplans 52 (ZJŽ 28.05.1989),
- Anweisung für Berechnung und Auffindung der Fahrzeit 69 ,
- Anweisung für das Verfahren im Fall eines außergewöhnlichen Ereignisses 79 (ZJŽ 01.08.1992),
- Abkommen über die Anwendung der Anweisung für das Verfahren im Fall eines außergewöhnlichen Ereignisses 79 unterzeichnet zwischen ŽICG, ŽPCG und MC Nr. 2-3460 vom 01.04.2010,
- Anweisung für die Bremsung des Züge 233 (ZJŽ vom 1998),
- Ordnung über das Eisenbahnpersonal für Triebfahrzeuge („Amtsblatt von Montenegro“, Nummer 15/13)
- Anweisung für Visiteure 253 (ZJŽ 1990),
- Anweisung für Sicherheit des Verkehrs während des Winters 333 (ZJŽ 15.01.2004),
- Ordnung über die Bestimmung der Arbeitsaufgaben der direkt im Eisenbahnverkehr Beschäftigten 645,
- Ordnung über Qualifikation der direkt im Eisenbahnverkehr Beschäftigten 646,
- Ordnung über besondere gesundheitliche Bedingungen, die die direkt im Eisenbahnverkehr Beschäftigten erfüllen sollen 655,
- Anleitung zum Nachweis von Alkohol im Körper der Beschäftigten während der Arbeit 670,
- Ordnung über die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen 241,
- Beschluss über die Bestimmung der Preisliste von Leistungen für außergewöhnliche Sendungen von ŽICG Nr. 2742/10 vom 22.03.2010,
- Bedienungsanweisung für induktive automatische Zughalt-Einrichtungen I 60 425.

Anlage 2. Netz der Schienenstrecken in Montenegro



Anlage 3. Streckenarten



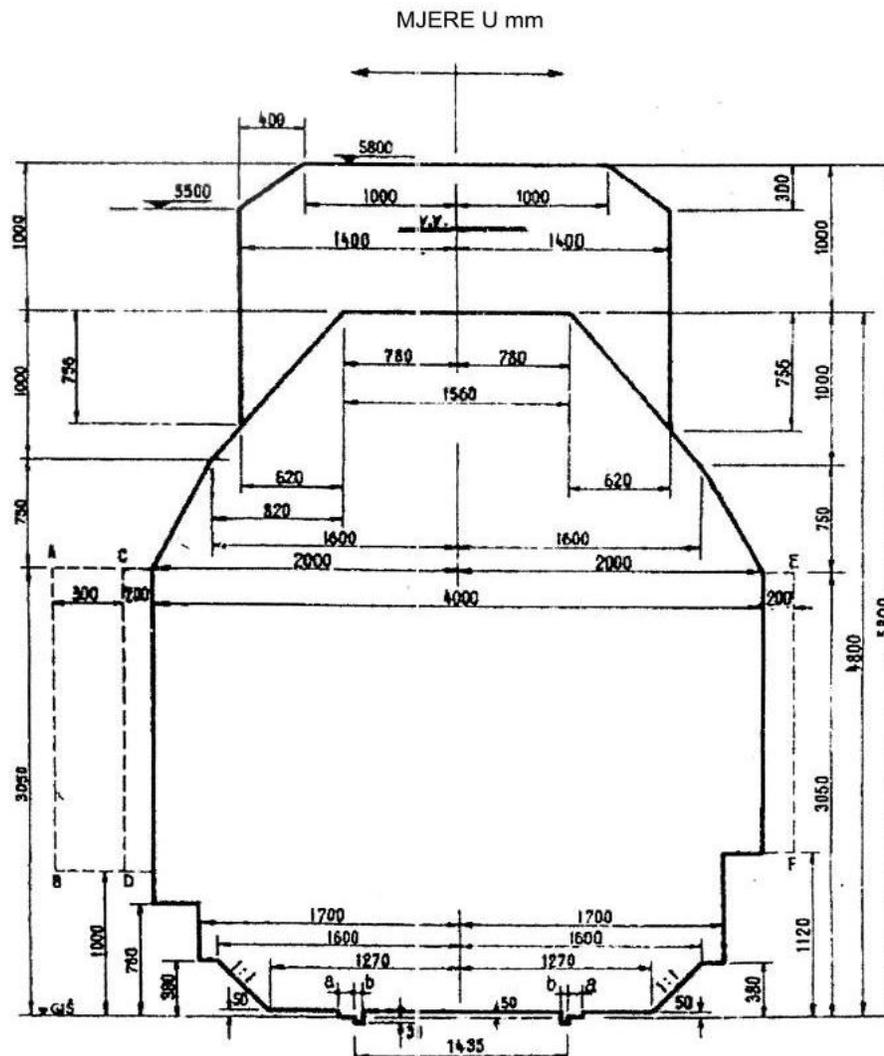
Anlage 4. Teilung der Schienenstrecken



Anlage 5. Bahnhöfe und andere Dienststellen auf dem Schienennetz



Anlage 6. Skizze des Lichtraumprofils GB



A – B auf der offenen Strecke für Maste, Signale und ähnliches
 C – D auf Fahrspuren für Maste, Signale und ähnliches, sowie auf Fahrspuren und auf offener Strecke für Eisenbahnbauwerke (Brücken, Tunnels und ähnliches)

E – F auf anderen Bahnhofsgleisen für Maste, Signale und ähnliches, sowie für Eisenbahnbauwerke (Brücken, Tunnels und ähnliches)

GIŠ Schienenoberkante

V.V. Fahrleitung

Hk_{pmin} = 5000 mm Mindesthöhe des Fahrdrahtes

Hk_{pnom} = 5500 mm Normalhöhe des Fahrdrahtes

Hk_{pmax} = 6000 mm maximale Höhe des Fahrdrahtes

Streckenabschnitt	Zugrichtung A → B			Zugrichtung B → A		
	Maßgebende Neigung		Maßgebende Fahrwiderst. [daN/t]	Maßgebende Neigung		Maßgebende Fahrwiderst. [daN/t]
	Uspon [‰]	Pad [‰]		Uspon [‰]	Pad [‰]	
1	2	3	4	5	6	7
1. DG - Bijelo Polje - Bar						
Staatsgrenze – Bijelo Polje	8	5	8	5	8	5
Bijelo Polje - Kruševo	18	6	19	6	18	7
Kruševo - Mijatovo Kolo	18	0	19	0	18	0
Mijatovo Kolo - Mojkovac	16	10	19	10	16	12
Mojkovac - Trebaljevo	18	0	19	0	18	0
Trebaljevo - Kolašin	17	2	18	2	17	3
Kolašin - Kos	2	17	3	17	2	20
Kos - Trebešica	0	24	0	24	0	26
Trebešica - Lutovo	0	24	0	24	0	26
Lutovo - Bratonožići	0	24	0	24	0	26
Bratonožići - Bioče	0	24	0	24	0	25
Bioče - Podgorica	2	25	4	25	2	25
Podgorica - Golubovci	0	6	0	6	0	6
Golubovci - Morača	0	1	0	1	0	1
Morača - Zeta	0	1	0	1	0	2
Zeta - Vranjina	0	1	0	1	0	1

Anlage 7. Maßgebende Neigungen und Fahrwiderstände

Vranjina - Virpazar	1	2	2	2	1	3
Virpazar - Crmnica	8	0	8	0	8	0
Crmnica - Sutomore	4	3	5	3	4	4
Sutomore - Bar	0	8	0	8	0	8

Streckenabschnitt	Zugrichtung A → B			Zugrichtung B → A		
	Maßgebende Neigung		Maßgebende Fahrwiderst. [daN/t]	Maßgebende Neigung		Maßgebende Fahrwiderst. [daN/t]
	Uspon [‰]	Pad [‰]		Uspon [‰]	Pad [‰]	
1	2	3	4	5	6	7
2. Nikšić - Podgorica						
Nikšić - Ostrog	2	25	2	25	2	26
Ostrog - Danilovgrad	1	25	1	25	1	26
Danilovgrad - Spuž	7	7	7	7	7	7
Spuž - Podgorica	8	6	8	6	8	6
3. Podgorica - Tuzi - DG						
Podgorica - Tuzi	6	8	7	8	6	8
Tuzi - Staatsgrenze	4	7	6	7	4	7

Anlage 8. Entfernung zwischen den Dienststellen und die maximale zugelassene Geschwindigkeit auf der Strecke

Bezeichnung des Bahnhofs/Streckenabschnitt	km Position	Länge des Abschnitts	Bahnhofsabstand	Max.zugelassene Geschwindigkeit
		(m)	(m)	(km/h)
1	2	3	4	5
DG - Bijelo Polje - Bar				
Staatsgrenze	287+400			
Staatsgrenze – Sutivan		4500		80
Sutivan	292 +300			80
Sutivan – Bijelo Polje		4500		80
Bijelo Polje	296+900		24500	80
Bijelo Polje - Lješnica		2900		80
Lješnica	299+800			80
Lješnica - Kruševo		4400		80
Kruševo	304+200			80
Kruševo - Ravna Rijeka		4100		80
Ravna Rijeka	308+300			80
Ravna Rijeka - Slijepač Most		2100		80
Slijepač Most	310+400			80
Slijepač Most - Mijatovo Kolo		3200		80

Mijatovo Kolo	313+600			80
Mijatovo Kolo - Žari		3000		80
Žari	316+600			80
Žari - Mojkovac		4800		80
Mojkovac	321+400			80
Mojkovac - Štitarička Rijeka		3000	19200	80
Štitarička Rijeka	324+400			80
Štitarička Rijeka - Trebaljevo		6700		80
Trebaljevo	331+100			80

Trebaljevo - Oblutak		3700		80
Oblutak	334+800			80
Oblutak - Kolašin		5800		80
Kolašin	340+600			80
Kolašin - Padež		3200	18200	50
Padež	343+800			50
Padež - Mateševo		3300		50
Mateševo	347+100			50
Mateševo - Kos		4400		50
Kos	351+500			50
Kos - Selište		2500		50
Selište	354+000			50
Selište - Trebešica		4800		50
Trebešica	358+800			50
Trebešica - Kruševački Potok		5700	46300	50
Kruševački Potok	364+500			50
Kruševački Potok - Lutovo		5100		50
Lutovo	369+600			50

Lutovo - Pelev Brijeg		4300		50
Pelev Brijeg	373+900			50
Pelev Brijeg - Bratonožići		5200		50
Bratonožići	379+100			50
Bratonožići - Podkrš		4500		60
Podkrš	383+600			60
Podkrš - Bioče		6000		60
Bioče	389+600			60
Bioče - Zlatica		10700		60
Zlatica	400+300			60
Zlatica - Podgorica		4800		60
Podgorica	405+100			70
Podgorica - Aerodrom		8000	10700	70
Aerodrom	413+100			70
Aerodrom - Golubovci		2700		70
Golubovci	415+800			70
Golubovci - Morača		3200	18200	70
Morača	419+000			70
Morača - Zeta		5300		70
Zeta	424+300			70
Zeta - Vranjina		3200		70
Vranjina	427+500			70
Vranjina - Virpazar		6500		70
Virpazar	434+100			70
Virpazar - Crmnica		3500	12100	70
Crmnica	437+500			70
Crmnica - Sutomore		8600		70
Sutomore	446+100			70

Sutomore - Šušanj		5900	8700	70
Šušanj	452+000			70
Šušanj - Bar		2800		70
Bar	454+800			70
Nikšić - Podgorica				
Nikšić	0+295			75
Nikšić - Stubica		8705	17005	75
Stubica	9+000			75
Stubica - Dabovići		5400		75
Dabovići	14+400			75
Dabovići - Ostrog STO		2900		75
Ostrog STO	17+300			75
Ostrog STO - Šobajići		3700	17100	75
Šobajići	21+000			75
Šobajići - Šumanovića Bare		2300		75
Šumanovića Bare	23+300			75
Šumanovića Bare - Slap		2300		75
Slap	25+600			75
Slap - Danilovgrad		8800		75
Danilovgrad	34+400			75
Danilovgrad - Ljutotuk		3900	9300	100
Ljutotuk	38+300			100
Ljutotuk - Spuž		5400		100
Spuž	43+700			80
Spuž - Pričelje		3200	12900	80
Pričelje	45+900			80

Pričelje - Podgorica		9700		80
Podgorica	56+600			80
Podgorica - Tuzi – DG				
Podgorica	0+000			70
Podgorica - Tuzi		13700	13700	70
Tuzi	13+700			70
Tuzi - Staatsgrenze		11000		70
Staatsgrenze	24+700			70

Anlage 9. Max.zugelassene Länge der Züge

Bezeichnung der Dienststelle	Fahrrichtung A → B		Fahrrichtung B → A	
	(in Richtung der Streckenbezeichnung)		(in Gegenrichtung der Streckenbezeichnung)	
	max.zulässige Länge des Zuges	Gleise zum Aufnehmen der längsten Züge	max.zulässige Länge des Zuges	Gleise zum Aufnehmen der längsten Züge
	[m]		[m]	
1	2	3	4	5
DG - Bijelo Polje - Bar				
Bijelo Polje	694	3. 4. i 5.	694	3. 4. i 5.
Kruševo	657	2. i 3.	669	2. i 3.
Mijatovo Kolo	553	2. i 3.	556	2. i 3.
Mojkovac	505	2. 3. i 4.	506	2. , 3. i 4.
Trebaljevo	573	1. i 2.	572	1. i 2.
Kolašin	601	3. i 4.	601	3. i 4.
Kos	592	2. i 3.	594	2. i 3.
Trebešica	578	3. i 4.	577	3. i 4.
Lutovo	532	2. i 3.	532	2. i 3.
Bratonožići	508	2. i 3.	509	2. i 3.
Bioče	510	1. i 2.	507	1. i 2.
Podgorica	665	4. 5. 6. 7 i 8.	635	3. 4. 5. 6. 7 i 8.
Golubovci	589	2. 3. i 4.	598	2. 3. i 4.
Zeta	595	2. i 3.	594	2. i 3.
Virpazar	698	2. 3. i 4.	687	2. 3. i 4.
Sutomore	569	2. i 3.	590	2. i 3.

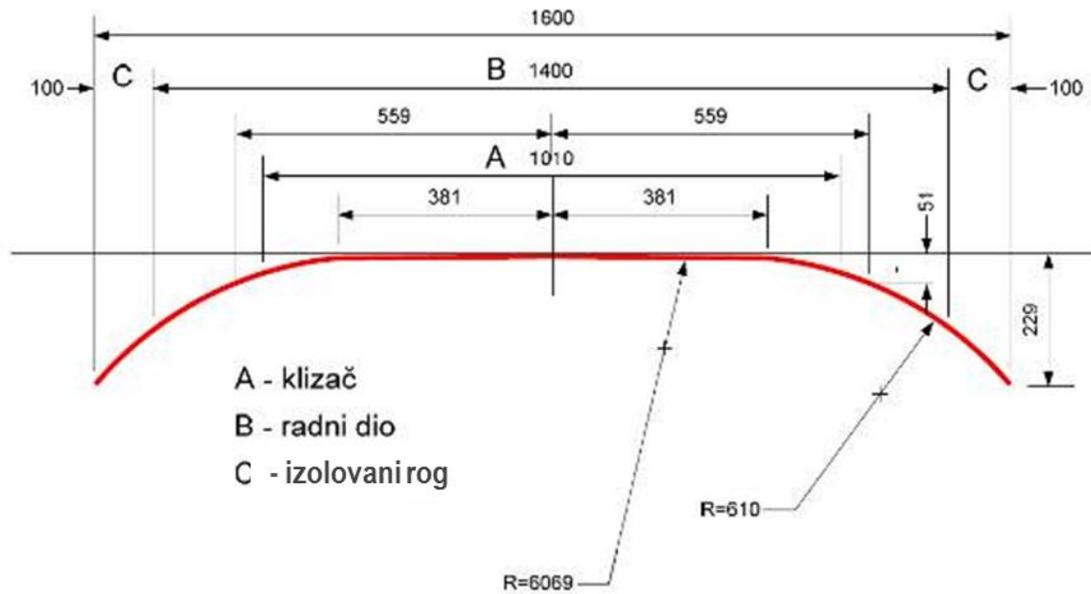
Bar	700	1. 2. i 3.	700	1. 2. i 3.
-----	-----	------------	-----	------------

Bezeichnung der Dienststelle	Fahrrichtung A → B		Fahrrichtung B → A	
	(in Richtung der Streckenbezeichnung)		(in Gegenrichtung der Streckenbezeichnung)	
	max.zulässige Länge des Zuges	Gleise zum Aufnehmen der längsten Züge	max.zulässige Länge des Zuges	Gleise zum Aufnehmen der längsten Züge
	[m]		[m]	
1	2	3	4	5
Nikšić - Podgorica				
Nikšić	610	2.	492	4.
Ostrog (STO)	532	3.	532	3.
Danilovgrad	537	1.2.3.	537	1.2.3.
Spuž	620	3.	620	3.
Podgorica	628	4. 5. 6. 7 i 8.	632	3. 4. 5. 6. 7 i 8.
Podgorica Tuzi - DG				
Podgorica	665	4. 5. 6. 7.i 8.	635	3. 4. 5. 6. 7 i 8.
Tuzi	641	3.	642	3.

Anlage 10. Elektrifizierungssystem



Analge 11. Abmessungen und Aussehen des Fahrstromabnehmers für das System 25kV, 50 Hz



Anlage 12. Kupferkabel-System



Anlage 13. Digitalzentralen



Analge 14. Optisches Netzwerk



Anlage 15. Liste von Eisenbahnstrecken, die die Voraussetzungen für die Zugsteuerung der Eigentumsbahn erfüllen (nach der Ordnung für Triebfahrzeuge mit Eisenbahnpersonal vom Ministerium für Transport und Maritime Angelegenheiten aus dem Jahr 2013)

Schienenstrecke	Anmerkung
Podgorica - Bijelo Polje - Staatsgrenze km 287+400 und zurück	Triebfahrzeuge müssen mit Personal sein, neben dem Lokführer auch mit dem Gehilfen des Lokführers
Podgorica - Nikšić und zurück	Auf dem Streckenabschnitt Nikšić - Danilovgrad und zurück müssen die Triebfahrzeuge mit mit Personal sein, neben dem Lokführer auch mit dem Gehilfen des Lokführers
Bar - Podgorica und zurück	
Podgorica - Staatsgrenze mit Albanien) Bajze) und zurück	

Anlage 16. Liste von Triebfahrzeugen, die die Voraussetzungen für die Zugsteuerung der Eigentumsbahn erfüllen(nach der Ordnung für Triebfahrzeuge mit Eisenbahnpersonal vom Ministerium für Transport und Maritime Angelegenheiten aus dem Jahr 2013)

Typ des Triebfahrzeugs	Typ des Triebfahrzeugs	Serie von Triebfahrzeugen
elektro	Lokomotiven	441 , 461
	Triebwagenzüge	412/416 Andere Elektrotriebwagenzüge, die der Eigentumsbahn konstruktiv entsprechen
Diesel	Lokomotiven	641 , 643, 644 ¹⁾ , 661 ¹⁾ 744

1) Nur, wenn der Zug mit dem kürzeren Ende vorwärts gezogen wird

Anlage 17. Übersicht von den mit automatischen Stopp-Einrichtungen ausgerüsteten Strecken

	km Stellung der Balise am Anfang und Signalzeichen	km Stellung der Balise am Anfang und Signalzeichen
Bijelo Polje –Bar	km 295+215 Pau -92	km 453+071 PFu-2
Bar – Bijelo Polje	km 455+430 FO -1	km 299+065 PAu-91
Podgorica – Tuzi	km405+289 Ao -6	km 12+000 PPu-92
Nikšić –Podgorica	km 1+348 Fu-91	km 54+8 Pnu -94
Podgorica – Nikšić	km 45+408 PFu-91	km 1+349 Au-91
Tuzi – Podgorica	km 15+120 PFu-91	km 406+037 Au-93

Anlage 18. Übersicht der Dienststellen für Empfang und Abfertigung der Reisenden

Dienststelle	Status	Überwachungsstelle	Bemerkung
1	2	3	4
Bijelo Polje - Bar			
Aerodrom	Halt		
Bar	Bahnhof		
Bijelo Polje	Bahnhof		
Bioče	Ausweichstelle	Podgorica	
Bratonožići	Ausweichstelle	Trebešica	
Crmnica	Halt		
Golubovci	Bahnhof		
Kolašin	Bahnhof		
Kos	Ausweichstelle	Kolašin	
Kruševački Potok	Halt		
Kruševo	Ausweichstelle	Bijelo Polje	
Lutovo	Ausweichstelle	Trebešica	
Lješnica	Halt		
Mateševo	Halt		
Mijatovo Kolo	Ausweichstelle	Mojkovac	
Mojkovac	Bahnhof		
Morača	Halt		
Oblutak	Halt		
Padež	Halt		
Pelev Brijeg	Halt		

Podgorica	Bahnhof		
Podkrš	Halt		
Ravna Rijeka	Halt		
Selište	Halt		
Slijepač Most	Halt		
Sutivan	Halt		
Sutomore	Bahnhof		
Štitarička Rijeka	Halt		
Šušanj	Halt		
Trebaljevo	Ausweichstelle	Mojkovac	
Trebešica	Bahnhof		
Virpazar	Bahnhof		
Vranjina	Halt		
Zeta	Ausweichstelle	Virpazar	
Zlatica	Halt		
Žari	Halt		
Nikšić-Podgorica			
Dabovići	Halt		
Danilovgrad	Bahnhof		
Ljutotuk	Halt		
Nikšić	Bahnhof		
Ostrog	Ausweichstelle	Nikšić	
Pričelje	Halt		
Slap	Halt		
Spuž	Ausweichstelle	Danilovgrad	
Stubica	Halt		
Šobajići	Halt		

Šumanovića Bare	Halt		
-----------------	------	--	--

19. Übersicht der Gleiswaagen und Messgeräte für Begrenzungslinien

Strecke	Bahnhof	Belastungsgrenze (t)	Länge der Waage V (m)	Messgerät der Begrenzungslinie
Bar – Bijelo Polje	Bar	80 t	12m	es besteht
Bar – Bijelo Polje	Podgorica	80 t	12m	es besteht
Bar – Bijelo Polje	Bijelo Polje	100t	20m	es besteht nicht
Nikšić - Podgorica	Nikšić	100t	18m	es besteht
Podgorica - Tuzi	Tuzi	es besteht nicht	es besteht nicht	es besteht

Anlage 20. Übersicht der Lade- und Entladerampen

Dienststelle	Art der Rampe	Lokalität/Gleis	Abmessungen(L/B/H)	Material
Bar	Seitenrampe	Ia Ladegleis	65/16,35/1,1	Beton
Sutomore	Seitenrampe	I Gleis in Lagerhalle	16/9,55/1,1	Beton
Virpazar	Seitenrampe	I Gleis	20/12/1,1	Beton
Golubovci	Seitenrampe	I Gleis	15,30/9,6/1,1	Beton
Podgorica	Seitenrampe	18 Gleis in Lagerhalle	151/15,20/1,1	Stein
Mojkovac	Seitenrampe	I Gleis	80/15/1,1	Beton
Kolašin	Seitenrampe	I Glesi	42/9/1,1	Beton
Bijelo Polje	Seitenrampe		37/20/1,3	Beton
Tuzi	Seitenrampe	I Gleis	40/15,2/1,1	Beton
Nikšić	Seitenrampe	I Gleis in Lagerhalle	167/16/0,8	Beton

Anlage 21. Geplante Arbeiten an der Erneuerung und Instandsetzung der Eisenbahninfrastruktur

Strecke:	Geplanter Anfang	Geplante Streckenstilllegungen	Geplante Fertigstellung	Fahrt mit herabgesetzter Geschwindigkeit
Strecke: Vrbnica - Bar				
<i>I. Arbeiten aus Kreditmittel von EBRD III Operativnummer : 37232 (Rahmenplan, Dynamik hängt von der Prozedere der EBDR ab)</i>				
Hauptuntersuchung - Erneuerung des Oberbaus auf der freien Strecke Kolašin - Kos, mit durchgehendem Gleis und Nebengleisen im Bahnhof Kos	II.Halbjahr 2013	5h	I.Quartal 2015	Ja
Arbeiten an der Erneuerung des Tunnels: - Tunnel Nr.187, km 353+657 - 353+895 (L=239 m' / rehabilitacija 90 m') - (L=239 m' / Erneuerung 90 m') - Tunnel Nr.190 "Kos" km 354+831 - 356+270 (L=1.438 m' / Erneuerung 700 m') - Tunnel br.193, km 357+235 - 357+632 (L=396 m' / Erneuerung 396 m') - Tunnel Nr.205 km 366+988 - 367+360 (L=372 m' / Erneuerung 372 m') - Tunnel br.206, km 367+480 - 367+802 (L=322 m' / Erneuerung 322 m')	II.Halbjahr 2013	5h	II Quartal 2015	Ja
Arbeiten an der Instandsetzung von Durchlässen: - L=3m auf dem Abschnitt Sutomore - Bar (km 449+832); - L=4m auf dem Abschnitt Kolašin - Kos (km 341+034); - L=2m an der Ausweichstelle Trebaljevo (km 331+026) - L=1,5m auf dem Abschnitt Trebaljevo - Kolašin (km 333+593)	II Halbjahr 2013	5h	I Halbjahr 2014	Ja

Arbeiten an der Regulierung der Wasserabflüsse in der Zone der AB Brücken/Viadukte: -über den Fluß Štitarička rijeka auf km 324+491,28 zwischen dem Bahnhof Mojkovac und Ausweichstelle Trebaljevo; - auf km 335+193,68 zwischen der Ausweichstelle Trebaljevo und Bahnhof Kolašin; - Fluß Cijevne auf km 412+065,65 zwischen den Bahnhöfen Podgorica und Golubovci; - auf km 452+258,80 zwischen den Bahnhöfen Sutomore und Bar	II Halbjahr 2013	5h	I Halbjahr 2014	Ja
<i>II. Europäische Kommission EK - IPA III Komponente (Rahmenplan, Dynamika hängt von Prozeduren EK ab)</i>				
Arbeiten an der Instandsetzung von 12 Bahnböschungen am Abschnitt von Kos bis Podgorica	I Halbjahr 2014	5h	II Halbjahr 2015	Ja
<i>III. Arbeiten aus Kreditmittel der EIB Bank (Rahmenplan)</i>				
Arbeiten an Sanierung der Stahlbrücke Trebaljevo km 334+673,68	I Halbjahr 2014	5h	I Halbjahr 2015	Ja
Ausarbeitung der Projektdokumentation (Feldforschungsarbeiten, versuchungsbelastung) und Beginn der Arbeiten auf 15 Stahlbrücken: Lot 1: Most Mala Rijeka (km 385+489) Lot 2 (7 Brücken): Tara III (km 346+903), Kosorski žlijeb (km 391+846), Rudnica (km 320+183), Skbuša (km 343+704), Vuče potok (km 358+076), Dubočica (km 369+504) i Tara I (km 321+953). Lot 3 (7 Brücken): Skutarisee (km 429+284), Morača (km 424+978), Vujisića most (km 312+557), Lim (km 289+460), Ljuboviđa (km 311+510), Most (km 333+351), Kruševački potok (km 367+421).	II Halbjahr 2013	5h	II Halbjahr 2016	Ja
<i>IV. Geplante Arbeiten, für die keine Mittel sichergestellt sind (Rahmenplan)</i>				
Hauptreparatur –Erneuerung des Oberbaus am Streckenabschnitt Kos - Trebešica - Lutovo - Bratonožići - Bioče - Podgorica	II Halbjahr 2014	5h	2018	Ja
Hauptreparatur - Erneuerung des Oberbaus Podgorica - Golubovci - Zeta - Virpazar - Sutomore - Bar	II Halbjahr 2014	5h	2020	Ja

Anlage 22. Fristen für die Ausarbeitung des Fahrplans 2013/2014

Phase	Unternehmen	Datum der Vorlage des Antrags auf Trassenzuweisung	Datum der Zuweisung der Kapazität
Vorschläge für geplante Änderungen von Regeltrassen aus dem Fahrplan im vorigen Jahr	EVU	20.02.2013	
Endfrist für die Vorlage des Antrags auf Trassenzuweisung	EVU	30.04.2013	
Adjustmet-Zeitraum	IB/ EVU	01.05.2013-20.06.2013	
Projekt des Fahrplans	IB	15.07.2013	
Kommentare zum Projekt des Fahrplans	EVU	16.07.2013 – 08.08.2013	
Definieren des endgültigen Fahrplans	IB/EVU	15.08.2013 – 01.09.2013	
Vereinbarung	IB/ EVU	01.09. bis 25.09.2013	
Die erste Zusatzfrist (restliche Kapazitäten)	EVU / IB	16.07.2013	30.07.2013
Die zweite Zusatzfrist (restliche Kapazitäten)	EVU / IB	01.09.2013	20.09.2013
Inkrafttreten des Fahrplans	IB		11.12.2013

**Anlagen 23. Fristen für die Änderung und Ergänzung des Jahresfahrplans
2013/2014**

Datum der Vorlage des Antrags auf Änderung und Ergänzung des Jahresfahrplans	Datum der Anwendung von Änderungen und Ergänzungen des Jahresfahrplans	Frist für Zuweisung der Kapazität
29.12.2013	02.02.2014	20 Tage vor der Anwendung der Änderungen und Ergänzungen
02.03.2014	06.04.2014	
08.05.2014	14.06.2014	
03.08.201	07.09.2014	
31.08.2014	05.10.2014	

Anlage 24. Preisliste von Leistungen für außergewöhnliche Sendungen

Ord. Nr.	Leistungen	Preis
1.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung, die im besonderen Verkehr und mit Begleitung von ŽICG verkehren	10.000€
2.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung, die die zulässige Belastung je Achse oder je Meter überschreitet und mit Begleitung von ŽICG in Regelverkehrszügen sind	1.000 €
3.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung und die Begleitung seitens Eisenbahnpersonals von ŽICG für Sendungen in besonderen Zügen	500€
4.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung und die Begleitung in Regelverkehrszügen seitens Eisenbahnpersonals von ŽICG aus der Bauabteilung und aus dem Verkehrsdienst	400€
5.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung und die Begleitung in Regelverkehrszügen seitens Eisenbahnpersonals von ŽICG aus der Bauabteilung oder aus dem Verkehrsdienst	300€
6.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung für die Beförderung von Triebfahrzeugen als Sendung in Regelverkehrszügen	200€
7.	Behandlung der außergewöhnlichen Sendung für die Beförderung des Personen- oder Güterwagens als Sendung in Regelverkehrszügen	200€
8.	Anwesenheit des Fachpersonals von ŽICG bei Verladung, Entladung, Umladung, Ladungsregulierung oder die Feststellung von Maßnahmen und Vorschriften, die durch die Ordnung 20 für die Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen definierte wurden	200€
9.	Kosten, die aufgrund zusätzlicher Leistungen für die Beförderung der außergewöhnlichen Sendung entstehen (Umbau von Einrichtungen, verstärkte Schienenstrecke und ähn.), werden im Realwert berechnet werden	

Anlage 25. Übersicht der primären und sekundären Verspätungen der Züge

Ursachen der primären Verspätung des Infrastrukturbetreibers	
Ord.nr.	Bezeichnung
1.	Wartet auf Erlaubnis
2.	Wartet auf Einfahrsignal
3.	Befehl von Dispatcher
4.	für Verspätung ist der Beschäftigte beim Infrastrukturbetreiber schuldig
5.	Verkehr auf dem falschen Gleis
6.	Geschwindigkeitsverringerung auf Antrag des Infrastrukturbetreibers
7.	Einhändigung des Abfahrauftrags
8.	Störung an der Sicherungsvorrichtung im Bahnhof
9.	Streckenstilllegung seitens des Infrastrukturbetreibers
10.	Störung am Bahnübergang
11.	beschädigte Fahrleitung
12.	Störung an Telekommunikationseinrichtungen
13.	verlängerter Aufenthalt der Schienenfahrzeuge
14.	Fahrt mit herabgesetzter Geschwindigkeit
15.	Nicht geplante Streckenstilllegung
16.	Schienenriss
17.	Gleisverformung
18.	technisch schadhafte Weiche
19.	Zusammenprall, Auffahren und Entgleisung von Schienenfahrzeugen
20.	Störung an Sicherungsvorrichtungen und Telekommunikationseinrichtungen
21.	Verlängerung der vorgesehenen Streckenstilllegung (mehr als 30 Minuten)
22.	Vermeidung des Zusammenpralls, Auffahren und Entgleisung von Schienenfahrzeugen

Anlage 25. Übersicht der primären und sekundären Verspätungen der Züge

Ursachen der primären Verspätung des Eisenbahnbeförderers	
Ord.nr.	Bezeichnung
1.	erhöhte Besetzung der Reisezüge
2.	Wartet auf das Personal des Eisenbahnbeförderers
3.	Wartet auf die Lokomotive oder Wagengruppe
4.	Verspätung, für die der Beschäftigte beim Eisenbahnbeförderer schuldig ist
5.	Reinigung der Wagen auf Antrag des Eisenbahnbeförderers
6.	Schadhafter Wagen
7.	Reparatur des Wagens ohne Auskuppeln
8.	schadhafte Heizungsanlage
9.	Änderung der Zugbildung auf Antrag des Eisenbahnbeförderers
10.	Einsatz der Beamten des Ministeriums für innere Angelegenheiten auf Antrag des Zugbegleitpersonals
11.	Wartet auf Verschublokomotive
12.	schadhaftes Triebfahrzeug / Wagengruppe
13.	Wechsel des Personals des Eisenbahnbeförderers
14.	kleine Störungen an der Lokomotive / Wagengruppe
15.	Wartet wegen der Zugbildung
16.	Verwiegen
17.	Beförderung der außergewöhnlichen Sendung
18.	Aufenthalt wegen der Abkühlung von Bremssohlen
19.	schadhaftes Triebfahrzeug
20.	Störungen am Wagen
21.	Ein außergewöhnliches Ereignis auf dem Industriegleis des Benutzers der Transportleistung
22.	Unterbrechung der Luftleitung des Bremssystems
23.	Überfahren eines Haltsignals
24.	unerlaubtes Durchfahren des Zuges durch eine Dienststelle, wo er halten müsste

Anlage 25. Übersicht der primären und sekundären Verspätungen der Züge

Ursachen der primären Verspätung - externe Einflüsse	
Ord.nr.	Bezeichnung
1.	Staatsbedarf
2.	Eingangsbehandlung des Zuges, der die Verspätung bei einer anderen Eisenbahnverwaltung hatte
3.	Zurückweisen des Zuges von einer anderen Eisenbahnverwaltung
4.	Wartet auf das Zugbegleitpersonal einer anderen Eisenbahnverwaltung
5.	falsche Zugbildung seitens einer anderen Eisenbahnverwaltung
6.	Aussetzung schadhafter Wagen einer anderen Eisenbahnverwaltung
7.	Aussetzung von falsch bestimmten Wagen einer anderen Eisenbahnverwaltung
8.	Verspätung des Beschäftigten bei einer anderen Eisenbahnverwaltung
9.	Erdrutsch
10.	Überschwemmung
11.	Schneeverwehung, Lawinen und Schneebehänge
12.	Dichter Nebel und Regen
13.	Feuer auf der Strecke
14.	Stürzen aus dem Zug
15.	Sprignen auf einen Zug oder Sprung aus dem Zug
16.	Aufenthalt des Zuges seitens der Beamten des Ministeriums für innere Angelegenheiten
17.	Aufenthalt des Zuges seitens der Beamten der Zollverwaltung
18.	Missbrauch der Hilfsbremse
19.	Interevtion des Notdienstes
20.	Brechen der Einrichtungen am Bahnübergang
21.	Steinigung des Zuges
22.	Diebstahl von Ausrüstung und Einrichtungen , die das Eigentum vom Infrastrukturbetreiber ist

Anlage 25. Übersicht der primären und sekundären Verspätungen der Züge

Ursachen der sekundären Verspätung	
Ord.Nr.	Bezeichnung
1.	Wartet auf Befahren einer Kreuzung
2.	Wartet wegen der Überholung
3.	Wartet auf Abmeldung
4.	Wartet auf Verbindung eines verspäteten Zuges
5.	Ein längerer Aufenthalt im Bahnhof wegen des Wartens auf die reguläre Abfahrt
6.	Wartet auf Zuganschluß oder Wagengruppe nach Umlauf
7.	Wartet auf Zuganschluß oder auf Antrag des Beförderers
8.	Wartet auf Personal des Eisenbahnbeförderers nach Umlauf
9.	Verspätung, die durch die Störung an Traktionseinheit des anderen Zuges verursacht wurde
10.	Zuganschluß (Reisende oder Brutto) von der anderen Eisenbahnverwaltung
11.	Mißbrauch von Hilfsbremsen in einem anderen Zug
12.	Ein Zug bei einem außergewöhnlichen Ereignis
13.	

Anlage 25. Übersicht der primären und sekundären Verspätungen der Züge

Ursachen der Verspätungen von Zügen, die durch außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, die im Untersuchungsverfahren sind	
Ord.Nr.	Bezeichnung
1.	Zusammenprall der Züge
2.	Auffahren der Züge
3.	Entgleisung des Zuges
4.	Feuer und Explosion
5.	Entgleisung und Auffahren des Zuges beim Rangieren
6.	Auf dem Bahnübergang, der mit Sicherheitseinrichtungen ausgerüstet ist
7.	Auf dem Bahnübergang, der durch Straßenwarneinrichtungen gesichert ist
8.	Außerordentliches Ereignis auf der offenen Strecke
9.	Außerordentliches Ereignis in einer Dienststelle
10.	Umweltvorfall
11.	Andere schwere Unfälle
12.	Zugtrennung
13.	Beschädigung der Fahrleitung
14.	Vermeidung des Zusammenpralls der Züge
15.	Vermeidung des Auffahrens
16.	Umstellen/Überqueren /einer Weiche
17.	Vermeidung eines außerordentlichen Ereignisses auf der Strecke
18.	Vermeidung eines außerordentlichen Ereignisses in einer Dienststelle
19.	Vermeidung der Entgleisung des Zuges
20.	Andere vermiedene Unfälle

