



Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Schienenetz-Nutzungsbedingungen

Allgemeiner Teil
(SNB-AT)

Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)

In Kraft ab 22.09.2018

Inhalt

0	Abkürzungsverzeichnis	4
1	Zweck und Geltungsbereich.....	6
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	7
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung	7
2.2	Haftplichtversicherung	9
2.3	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	9
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	10
2.5	Sicherheitsleistung	11
3	Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	13
3.1	Allgemeines	13
3.2	Anträge auf Nutzung von Zugtrassen	13
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ..	14
3.4	Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanes.....	15
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege	16
3.6	Rahmenverträge.....	16
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	16
4	Nutzungsentgelt	18
4.1	Bemessungsgrundlage.....	18
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	18
4.3	Umsatzsteuer	18
4.4	Zahlungsweise.....	18
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	18
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	19
5.1	Grundsätze	19
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen.....	19
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung	20
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	21
5.5	Mitfahrt im Führerraum	21
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	22
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	22

6	Haftung	23
6.1	Grundsatz.....	23
6.2	Mitverschulden	23
6.3	Haftung der Mitarbeiter	23
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	23
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	24
7	Gefahren für die Umwelt	25
7.1	Grundsatz.....	25
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	25
7.3	Bodenkontaminationen	25
7.4	Ausgleichspflicht zwischen dem Betreiber und dem EVU	25

0 Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter

Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT)

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B. zum Beispiel

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und den Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (SNB-BT).
- 1.4 Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT gehen den Regelungen in der SNB-AT vor.
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Fahrzeughalter, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 **Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung**

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S.2 ERegG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- Einer Unternehmensgenehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Sinne des § 6 Abs. 1 S.1 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG. Beabsichtigt ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Ausland, Schienenwegskapazitäten mit dem Ziel zu beantragen, grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste im Sinne des § 10 Abs. 3 ERegG zu erbringen, hat er den Betreiber der Schienenwege und die Regulierungsbehörde davon in Kenntnis zu setzen.

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass es

- schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder

- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderlicher Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S.2 ERegG weist der Fahrzeughalter für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

Bedarf der Fahrzeughalter keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

- schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderlicher Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt der Betreiber die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt der Betreiber gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem Betreiber unverzüglich schriftlich mit.

2.2 *Haftpflichtversicherung*

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne des § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Nr. 1 S. 1a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadensausgleich in gleicher Weise Deckung erhält. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber unverzüglich schriftlich an.

2.3 *Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis*

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) soweit der aus der Anlage 1 der TEIV ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/BOA)
- c) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (VDV-Schrift 753).

2.3.3 Der Betreiber vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Schrift 755 und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit der aus der Anlage 1 der TEIV ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/BOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Die Betreiber machen die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nach § 48 Abs. 1 Satz 3 ERegG von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 a ERegG.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt,
- ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
- er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder
- er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.

2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherheitszeitraum) zu entrichtende Gesamtentgelt. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Die Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtende Entgelt zu leisten.

- 2.5.3.2 werden für einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.5 Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
- 2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf (5) Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherheitsverlangens erbracht sein.
- 2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei (2) Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- 2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einem Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei (2) Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- 2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege erforderlich sind, stellt der Betreiber dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Nutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von dem Betreiber auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Nutzung von Zugtrassen

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als Anmeldung außerhalb des Netzfahrplanes nach § 56 ERegG behandelt.
- 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung dem Be-

treiber gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April um 24:00 Uhr des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber eingegangen sein.
- 3.3.2 Der Betreiber erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.
- 3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber nach § 54 ERegG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6 Das Angebot nach § 54 S. 1 Nr. 1 ERegG kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanes

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber gibt bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplans nach § 56 Abs. 1 S. 1 ERegG unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 kann der Betreiber in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung nach § 56 Abs. 1 Satz 3 ERegG abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind:

- a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID usw.),
- b) außergewöhnliche Transporte (Fahrten mit Lademaßüberschreitungen usw.),
- c) Probefahrten (Versuchszüge),
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen
- e) die notwendige Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege zur Bearbeitung des Antrages.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen in den Fällen S. 2 a) bis d) beträgt vier Wochen, sofern in den Schiennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist. In Fällen des S. 2 e) verlängert sich die Frist gem. 3.4.2 entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage, die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.4 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb des Netzfahr-

planes kann nur innerhalb von einem Arbeitstag durch den Zusatzberechtigten angenommen werden.

3.5 *Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege*

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.6 *Rahmenverträge*

Zwischen dem Betreiber der Schienenwege und einem Zugangsberechtigten kann ein Rahmenvertrag gem. § 49 ERegG geschlossen werden. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von 5 Jahren und können um den gleichen Zeitraum wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Bei dem Abschluss von Rahmenverträgen sind § 49 Abs. 9 ERegG i.V.m. der Durchführungsverordnung 2016/545 der EU-Kommission vom 07.04.2016 (ABl. L. 94 v. 08.04.2016) vorrangig zu beachten.

3.7 *Grundsätze des Koordinierungsverfahrens*

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber im Rahmen des § 52 Abs. 3 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Der Betreiber nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Der Betreiber wird gem. § 52 Abs. 5 ERegG den betroffenen Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch

- aa) die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen,
- bb) die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen,
- cc) die auf den betreffenden Strecken vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen
- dd) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienenwegkapazitäten verwendeten Kriterien

offenlegen. Die Identität der anderen Zugangsberechtigten wird nicht offengelegt, es sei denn, die Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt.

- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, wird das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG durchgeführt.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Nutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Betreiber zu bestimmendes Konto zu überweisen. Der Betreiber kann im Besonderen Teil seiner Schiennetz-Nutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

- 5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1 Der Betreiber stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) den Zustand der genutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs usw.),
 - b) Unregelmäßigkeiten während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage).
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung usw.),
- b) etwaige Besonderheiten (Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen usw.),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen usw.).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 5.3.2 In Notfallsituationen oder sofern dies notwendig ist, weil der Schienenweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung solange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Der Betreiber kann verlangen, dass das EVU ihn bei der Beseitigung der Betriebsstörung unterstützt, soweit dies zumutbar ist. Das EVU kann vom Betreiber Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, es hat die Störung zu vertreten. (§ 62 Abs. 2 ERegG).
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Nutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorse-

hen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 52 Abs. 7 ERegG) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen usw.), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (durch liegen gebliebene Züge usw.). In jedem Falle ist auch der Betreiber jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (durch Abschleppen liegen gebliebener Züge usw.).

5.3.6 Der Betreiber hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen usw.), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 *Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis*

Der Betreiber hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 *Mitfahrt im Führerraum*

5.5.1 Der Betreiber bzw. seine von ihm dazu legitimierte Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 *Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur*

Der Betreiber ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 *Instandhaltungs- und Baumaßnahmen*

5.7.1 Der Betreiber führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Der Betreiber nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Der Betreiber kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet usw.).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schiennetz-Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen dem Betreiber und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 2.500 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei dem Betreiber oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen

Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitnutzen bzw. mitgenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.

Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 *Abweichungen von der vereinbarten Nutzung*

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienenetz-Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen dem Betreiber und dem EVU

Ist der Betreiber als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber entstehenden Kosten. Hat der Betreiber zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden

überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.