

Landkreis Konstanz, EVU Seehäsele

Schienenetz-Nutzungsbedingungen des Landkreises Konstanz, EVU Seehäsele

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Stand: ~~0708. September~~0708. Mai 2023
Gültig ab: ~~150. Dezember 2024~~150. Dezember 2023

Inhalt

0	Verzeichnis der Abkürzungen	4
1	Zweck und Geltungsbereich.....	5
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	5
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung	5
2.2	Haftpflichtversicherung.....	7
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	8 7
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	8
2.5	Sicherheitsleistung	9 8
3	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	10
3.1	Allgemeines.....	11 10
3.2	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	11 10
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung	12 11
3.4	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.....	12 11
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege	13 12
3.6	Rahmenverträge.....	13
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	14 13
3.8	Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege	15 14
4	Nutzungsentgelt	1615
4.1	Bemessungsgrundlage.....	16 15
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge	16 15
4.3	Umsatzsteuer	16 15
4.4	Zahlungsweise	16 15
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	16 15
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	1716
5.1	Grundsätze.....	17 16
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten	17 16
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung	18 17
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	19 18
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	19 18
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	19 18
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	19 18
6	Haftung.....	2019
6.1	Grundsatz.....	20 19
6.2	Mitverschulden	20 19
6.3	Haftung der Mitarbeiter.....	21 20
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	21 20
6.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	21 20
7	Gefahren für die Umwelt	2120
7.1	Grundsatz.....	21 20
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	22 21
7.3	Bodenkontaminationen.....	22 21
7.4	Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU.....	22 21
8	Datenspeicherung / Datenverarbeitung.....	2221

| **Impressum**.....2322

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	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
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil
SWEG	SWEG Schienenwege GmbH
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
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 Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – 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 den SNB-AT vor.
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen (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 für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.~~

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- einer Unternehmensgenehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG oder
 - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Art. 17 Abs. 4 der Richtlinie 2021/34/EU.

Commented [LM(1)]: Zuvor: § 14 Abs. 6 AEG

Commented [LM(2)]: Zuvor: § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG

- Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG
- ~~einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung~~

erbringen.

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 erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

~~Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.~~

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

- einer Unternehmensgenehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb ~~als Halter von Eisenbahnfahrzeugen als Fahrzeughalter~~ im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb ~~als Halter von Eisenbahnfahrzeugen als Fahrzeughalter.~~

Commented [LM(3)]: Zuvor: §14 Abs. 6 AEG

Commented [LM(4)]: Zuvor: § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG

- Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Formatted: Indent: Left: 1,5 cm, Tab stops: Not at 1,27 cm

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

Formatted: Indent: Left: 2 cm

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
 - ~~einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder~~
 - einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG
- erbringen.

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 erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

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

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung (gem. § 14 Abs. 1 AEG) im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpflV) vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101) nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

In Fällen von § 14a Abs.1 S. 1 Nr. 1 a) AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts-und Streckenkenntnis

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss, ~~soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische EisenbahnInteroperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,~~ die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) 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 ~~(z.B. gemäß VDV-Schrift 753).~~

2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts-und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts-und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn er hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schienennetz-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) im Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung den Anforderungen dieser Verordnung, soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische EisenbahnInteroperabilitätsverordnung 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/ESBO bzw. BOA/EBOA)

entsprechen, und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Sie

müssen über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügen (Satz 1 Buchstabe a) oder von der zuständigen Behörde abgenommen sein (Satz 1 Buchstabe b). 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 der Schienenwege.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur 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 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 monatlichen Gesamtentgeltes. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn
- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsfrei 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 (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt Folgendes:

Commented [LM(5)]: Zuvor: Sicherungsleistung in Höhe eines in den kommenden 3 Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes

2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.

2.5.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, 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 Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.

2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.

2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei 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 ~~Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach,~~ 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.

2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

Commented [LM(6)]: Zuvor: Punkt 2.5.5

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen ~~die im Allgemeinen Teil sowie im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege, die Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege entsprechend dem Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.~~ Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrplanordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU gegen die Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

Commented [LM(7)]: Zuvor: Punkt 3.1.3

3.2 Anträge auf Zuweisung 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 der Schienenwege 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 solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.
- 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege 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 des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April um 24:00 Uhr bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.
- 3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Beteiligte ~~gem. § 53 Abs. 1 S. 3 ERegG, 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 in Textform 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

Commented [LM(8)]: Zuvor: § 14 Abs. 6 AEG

3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

- 3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.
- 3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 56 Abs. 1 ERegG) ~~unverzüglich, innerhalb einer Frist von spätestens jedoch nach~~ fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- ~~b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen~~
- 3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:

Commented [LM(9)]: Zuvor: § 14 Abs. 1 EIBV

Commented [LM(10)]: Zuvor: Vier Wochen

- a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
- b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
- c) Probefahrten (Versuchszüge),
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil – nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

- 3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b 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.
- 3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden. (§ 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG).

Commented [LM(11)]: Zuvor: § 14 Abs. 6 AEG

Commented [LM(12)]: Zuvor: § 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, 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

[Der Betreiber der Schienenwege bietet keinen Abschluss von Rahmenverträgen gemäß § 49 ERegG an.](#)

~~Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen. Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.~~

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung mehrere miteinander nicht zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen des Netzfahrplans vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 52 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

Commented [LM(13)]: Zuvor: § 9 EIBV

3.7.1 Der Betreiber der Schienenwege erstellt im Rahmen von Konstruktionsspielräumen Trassenangebote ohne Rücksprache mit den Zugangsberechtigten. Die Konstruktionsspielräume betragen

im Personenverkehr: +/-3 Minuten

in allen übrigen Fällen: +/-15 Minuten.

3.7.2 Reichen die Konstruktionsspielräume zur Konfliktbeseitigung nicht aus oder kann im Rahmen der Konstruktionsspielräume dem Wunsch eines Zugangsberechtigten auf Anschlussbindung oder Trassenverknüpfung nicht Rechnung getragen werden, wirkt der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten nach Maßgabe folgender Grundsätze auf einvernehmliche Lösungen hin:

3.7.2.1 Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen. Zu diesem Zweck stellt ihnen der Betreiber der Schienenwege die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich in Textform zur Verfügung:

- a) die von allen übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb einer auf die konfligierenden Anträge bezogenen Bandbreite von +/-60 Minuten im Personenverkehr und +/-120 Minuten in allen übrigen Fällen beantragten Zugtrassen,
- b) die für alle übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb der vorstehend unter a) genannten Bandbreiten vorläufig konstruierten Zugtrassen,
- c) die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken vom Betreiber der Schienenwege oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

3.7.2.2 Bei Vorliegen einfacher Verhältnisse kann der Betreiber der Schienenwege bilateral – in der Regel fernmündlich – demjenigen Zugangsberechtigten unter Angabe von Ort und Zeit des Konflikts eine alternative Zugtrasse vorschlagen, von dessen Antrag die vorgeschlagene Zugtrasse am wenigsten abweicht oder bei dem die Folgebelastrung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen zum

Beispiel dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsrechte keine unverhältnismäßige Folgebelastung (z. B. Beeinträchtigung von Taktverkehren, Verlust von Anschlussbindungen oder Trassenverknüpfungen) zur Konfliktlösung in Kauf nehmen müssten. Führen bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg, nimmt der Betreiber der Schienenwege Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf.

3.7.2.3 Kommt eine Einigung zustande, unterrichtet der Betreiber der Schienenwege unverzüglich die Zugangsberechtigten, von deren Anträgen abgewichen werden soll, in Textform über das Verhandlungsergebnis. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 10 ERegG.

3.7.3. Hat ein Zugangsberechtigter aus Gründen, die er selber zu vertreten hat, in den vergangenen zwei Netzfahrplanperioden nicht jeweils mindestens 70 Prozent der vereinbarten Trassen auch tatsächlich in Anspruch genommen, werden seine Trassenanmeldungen abweichend von Punkt 3.7.2 und § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG nachrangig behandelt, soweit nicht die von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten sich auf eine einvernehmliche Lösung des Konflikts verständigt haben.

3.7.4 Für die Nichtnutzung von Zugtrassen gilt das besondere Kündigungsrecht nach § 60 Abs. 2 ERegG.

3.8. Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege

Nutzt ein Zugangsberechtigter in einem Zeitraum von zwei Monaten insgesamt nicht mehr als 20 Prozent der vereinbarten Zugtrassen, verlangt der Betreiber der Schienenwege unter den Voraussetzungen und nach Maßgabe des § 60 Abs. 3 ERegG die Aufgabe dieser Zugtrassen.

Commented [LM(14): Neufassung der Punkte 3.7.1 bis 3.7.4

Zuvor:

- a) Der Betreiber der Schienenwege 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 der Schienenwege kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

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

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege 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 der Schienenwege.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege 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 der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen. [Der Betreiber der Schienenwege kann im Besonderen Teil seiner Schienennetz-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 Benutzung 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 Benutzung 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 einzelnen Zugfahrten

- 5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - [b\) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,](#)
 - [c\) die Position des Zuges \(nur auf Anfrage\),](#)
 - [d\) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.](#)
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
 - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGV-SEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen)

e)d) [Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.](#)

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.

5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Schienenwege die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. ~~Dies sind die BuVo NE sowie die Regelungen der SbV der HzL für die Strecke Stahringen – Stockach. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.~~ Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 52 ERegG) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

Commented [LM(15)]: Zuvor: § 9 Abs. 4 EIBV

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

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schienenwege 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege bzw. seine von ihm dazu legitimierten 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 der Schienenwege ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege 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 der Schienenwege nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwasige 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 der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert die Zugangsberechtigten über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

~~5.7.4. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.~~

Formatted: Indent: Left: 0 cm, Hanging: 1,5 cm

6 Haftung

6.1 Grundsatz

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

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 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 beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt 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.
- c) 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 vom vereinbarten Fahrplan

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 konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und insbesondere im Rahmen des Anreizsystems zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit nach § 39 Abs. 2 ERegG \(siehe SNB-BT\) nichts anderes geregelt 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 wassergefährdende 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 der Schienenwege zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Schienenwege 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 Betreiber der Schienenwege und EVU

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege 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.

8 Datenspeicherung / Datenverarbeitung

Der Landkreis Konstanz ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

Er ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags- Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.

Zudem ist er berechtigt, Daten über die Nutzung der vom Zugangsberechtigten genutzten Infrastruktureinrichtungen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzuleiten, soweit dies für die Abrechnung von Infrastrukturleistungen erforderlich ist.

Impressum

Landkreis Konstanz, EVU seehäse
Max-Stromeyer-Str. 166/168
78467 Konstanz
Tel. +49 7531 800 – 1353
Fax +49 7531 800 - 1473
Nahverkehr@lrakn.de
www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur