

# **Schiennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) für die Eisenbahninfrastruktur der Fels Netz GmbH**

Gültig ab 01.05.2009

## **Inhaltsübersicht**

- I. Einleitung**
- II. Angaben zur Eisenbahninfrastruktur**
- III. Zugangsvoraussetzungen**
- IV. Zuweisungsverfahren**
- V. Nutzungsentgelt**
- VI. Grundsätze für Infrastrukturnutzungsverträge**
- VII. Abkürzungsverzeichnis**

## **Regelungen**

### **I. Einleitung**

Die Fels Netz GmbH, Elbingerode, betreibt öffentliche Schieneninfrastrukturen als nichtbundeseigene Eisenbahn und ist damit ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gem. § 2 Abs. 3a AEG.

#### **1. Leistungsumfang**

Die Fels Netz GmbH erbringt für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur folgende Leistungen:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- die Gestaltung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Bahnstromversorgung
- die Bedienung der für die Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen
- alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den die Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

#### **2. Internetfundstelle und Bundesanzeiger**

Die Nutzungsbedingungen für die Eisenbahninfrastruktur der Fels Netz GmbH sind im Internet unter [www.fels.de/logistik](http://www.fels.de/logistik) einzusehen und werden im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

### 3. Kontakt

Fels Netz GmbH  
Hornberg 1  
38875 Elbingerode

Norman Just  
Tel. +49 (0)39454 – 58 456  
Fax. +49 (0)39454 – 58 463  
Mail: norman\_just@fels.de

## II. Angaben zur SchienenEisenbahninfrastruktur

### 1. Streckennetz

Das Streckennetz der Fels Netz GmbH, auch Rübelandbahn genannt, umfasst die Schienenstrecken:

Strecke 6864: Michaelstein – Rübeland  
Strecke 6867: Blankenburg Nord (ausschließlich) – Michaelstein

Die Strecke 6867 der Fels Netz GmbH schließt am Einfahrsignal des Bahnhofs Blankenburg Nord (km 2,979) an die Infrastruktur der DB Netz AG an und endet im Bahnhof Michaelstein (Spitzkehre).

Die Strecke 6864 schließt an die Strecke 6867 im Bahnhof Michaelstein an. Sie endet im Bahnhof Rübeland (km 14,2).

Der Bahnhof Rübeland erstreckt sich bis zum km 21,2 und schließt die Anschlussbahnen der Fels Werke GmbH an:

Werk 2 (Kaltes Tal)	km 15,4
Werk 3 (Rübeland)	km 14,6
Werk 6 (Hornberg)	km 20,9

### 2. Streckenspezifikationen

#### a. geltende Vorschriften

Im Bereich der Fels Netz GmbH gilt die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV- NE), das Signalbuch 301 und in Ergänzung dazu die Sammlung betriebsdienstlicher Vorschriften (SbV) in ihrer jeweils gültigen Fassung, welche auch weitere allgemein verbindliche Vorschriften beinhaltet.

b. besondere Schienenwege und Streckenöffnungszeiten

Die Strecken 6864 und 6867 weisen Steigungen von bis zu 63 ‰ auf und sind somit Steilstrecken, die gemäß gültiger Vorschriften besondere Anforderungen an Fahrzeuge und Personal stellen.

Die Strecke ist von 5.30 Uhr bis 22.00 Uhr betrieblich geöffnet. Störungsbedingte Abweichungen werden gesondert bekannt gegeben. Eine Erweiterung der Streckenöffnungszeiten für Sonderverkehre ist auf Antrag möglich.

c. Streckenklasse

D4, ohne Einschränkungen.

d. Lichtraumprofil

Der Regellichtraum der Schieneninfrastruktur entspricht den Vorgaben gem. Anlage 1 zu § 9 EBO für elektrifizierte Strecken.

e. Anzahl Gleise/Überholgleise

Die Anzahl der Gleise und Überholgleise ist den SbV in der jeweils geltenden Fassung zu entnehmen.

f. Geschwindigkeiten und Langsamfahrstellen, Zugbeeinflussungspunkte

Auf den Strecken 6864 und 6867 gilt im gesamten Streckenbereich eine Höchstgeschwindigkeit von **V<sub>max</sub> 50 km/h**, soweit durch örtliche Signalisierung oder nach Buchfahrplan nicht eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

Die Strecke ist nicht mit Zugbeeinflussungspunkten ausgestattet. Soweit die Strecke von Triebfahrzeugen mit Indusi befahren wird, hat die Indusi als Fahrtenschreiber mitzulaufen.

g. Elektrifizierung, Traktionsarten, Kommunikationssysteme

- Elektrifizierung: 25 kV; 50 Hz
- Zugelassen ist der Einsatz von
  - 1) elektrischen Lokomotiven
  - 2) Diesellokomotiven
  - 3) Dampflokomotiven
- Zugfunk und Streckenfernsprecher sind nicht vorhanden, die Verständigung mit dem Zugleiter erfolgt über Mobiltelefon.

h. Lage, Anbindung und Ausstattung von Serviceeinrichtungen

Eine Oberleitungsanlage zur Fahrstromversorgung steht zur Verfügung.  
Eine Ladestrasse ist im Bahnhof Hüttenrode vorhanden.  
Der Bahnhof Rübeland verfügt über eine Bahnsteiganlage.

Für die Nutzung der Serviceeinrichtungen und die Fahrstromversorgung sind mit Fels Netz gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

Weitere Servicereinrichtungen werden durch Fels Netz nicht vorgehalten.

i. Zuständige Aufsichtsbehörde

Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahn- Bundesamt  
Außenstelle Halle / S.

### III. Zugangsvoraussetzungen

1. Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung

a. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 02.05.1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

b. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 02.05.1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

- c. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.
- d. Der Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Infrastruktur unverzüglich schriftlich mit.

## 2. Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das Eisenbahnverkehrsunternehmen das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIVO) vom 21.12.1995 (BGBl. I, S. 2101) nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unverzüglich schriftlich an.

## 3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- a. Das vom Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzte Betriebspersonal muss
  - soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.03.2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1) benutzt wird, dem Gemeinschaftsrechts und
  - im Übrigen den Anforderungen der EBOentsprechen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- b. Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf dazu der erforderlichen Erlaubnis (z.B. gemäß VDV-Schrift 753).
- c. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur legt fest durch wen (selbst oder durch Dritte) und in welchem Umfang die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis dem Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens vor seinem Einsatz vermittelt wird und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann hierfür ein von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen zu zahlendes Entgelt festsetzen. Personal eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, welches im Einsatz auf der Rübelandbahn ist, kann grundsätzlich die Kenntnisse vermitteln. Die Prüfung der Orts- und Streckenkenntnis des Personals des Eisenbahnverkehrsunternehmens erfolgt durch den Eisenbahnbetriebsleiter der Fels Netz GmbH oder seinem Vertreter.

#### 4. Anforderungen an die Schienenfahrzeuge

- a. Die zum Einsatz kommenden Schienenfahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung
  - soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19.03.2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1) benutzt wird, dem Gemeinschaftsrechts
  - und im Übrigen den Bestimmungen der EBOentsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügen.
- b. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Schienenfahrzeuge muss mit dem Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Eisenbahninfrastruktur kompatibel und für Steilstrecken zugelassen sein.
- c. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß 4. a) und b) der Fels Netz GmbH nach.
- d. Elektrische Lokomotiven müssen darüber hinaus für den Betrieb mit dem Stromsystem 25 kV, 50 Hz, eingerichtet sein.

#### 5. Sicherheitsleistung

- a. Die Fels Netz GmbH macht die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- b. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen:
  - bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
  - bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.
- c. Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- d. Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- e. Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Betrages abwenden.

#### **IV. Zuweisungsverfahren**

1. Die Fels Netz GmbH betreibt ausschließlich Schienenwege mit lokaler Bedeutung, auf denen ausschließlich Güterverkehr und gelegentlicher touristischer Personenverkehr betrieben wird. Hierbei handelt es sich einerseits um Binnenverkehre (das sind solche Verkehre, die auf dieser Infrastruktur sowohl beginnen als auch enden), andererseits um netzübergreifende Verkehre (Wechselverkehre).
2. Netzübergreifende Verkehre haben Vorrang vor den Binnenverkehren. Maßgebend ist im Einzelfall die frühere vor der späteren Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit im Fahrplan des angrenzenden Netzbetreibers.
3. Die Verkehrsabwicklung der Verkehre auf der Infrastruktur der Fels Netz GmbH erfolgt ausschließlich im Zugleitbetrieb.
4. Anträge auf die Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens zehn und spätestens drei Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans gestellt werden.
5. Die Fels Netz GmbH als Netzbetreiber gibt
  - a. bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
  - b. bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen

ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

6. Von der Frist gemäß Punkt IV.5 kann in begründeten Fällen abgewichen werden.
7. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Beabreitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber von Schieneninfrastruktur zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß IV.5 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.
8. Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

## V. Nutzungsentgelt

1. Grundlage der Bemessung des Nutzungsentgeltes für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Fels Netz GmbH sind die Entgeltgrundsätze der Fels Netz GmbH.
2. Für entgegen vertraglicher Vereinbarungen nicht genutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommener Leistungen kann die Fels Netz GmbH als Betreiber der Infrastruktur ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.
3. Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der Fels Netz GmbH zu entrichtenden Entgelte werden jeweils zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
4. Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen 14 Tage nach der Rechnungsstellung auf ein von der Fels Netz GmbH zu bestimmendes Konto zu überweisen.

## VI. Grundsätze für Infrastrukturnutzungsverträge

### 1. Grundsätze der Zusammenarbeit

- a. Die Vertragsparteien werden in einer Weise vertrauensvoll zusammenarbeiten, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so weit wie möglich ausschließt.
- b. Zur Gewährleistung der Sicherheit und der Effizienz bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt vor allem in Bezug auf betriebsgefährdende und gefährliche Ereignisse.
- c. Die in der SbV genannten Mitarbeiter der Eisenbahnbetriebsleitung sind befugt und in der Lage, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen zu treffen und anzuweisen. Die Erweiterung des Personenkreises ist schriftlich zu regeln.

### 2. Informationen zu den einzelnen Zugfahrten

- a. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur stellt sicher, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest über folgende Umstände rechtzeitig bzw. unverzüglich informiert wird:
  - 1) den Zustand der benutzten Infrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des Eisenbahnverkehrsunternehmens beziehen (z.B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs)
  - 2) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

- b. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt sicher, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zumindest über folgende Umstände rechtzeitig bzw. unverzüglich informiert wird:
- 1) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung)
  - 2) etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE / RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen)
  - 3) Schäden an Bahnanlagen, gefährliche Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb und verspätungsrelevante Faktoren

### 3. Störungen der betrieblichen Abwicklung

- a. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störung in der betrieblichen Abwicklung) informieren sich der Betreiber der Infrastruktur und das Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Infrastruktur unterrichtet das Eisenbahnverkehrsunternehmen umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrt.
- b. Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.
- c. Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Infrastruktur die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Verlangen und gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.
- d. Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Infrastruktur insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder sperren. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgabe für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.
- e. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 Fall ist auch der Betreiber der Infrastruktur jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- f. Der Betreiber der Infrastruktur hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z.B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen) unverzüglich zu beseitigen.

#### 4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Infrastruktur hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, kann dazu gemäß VI. 1 c legitimes Personal der Fels Netz GmbH Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens betreten und dessen Personal Weisungen erteilen. Das Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens hat den Weisungen Folge zu leisten.

#### 5. Mitfahrt im Führerstand

- a. Personal der Fels Netz GmbH darf in den Führerständen der Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrsunternehmens unentgeltlich mitfahren, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur zu überzeugen oder die Strecken- und Ortskenntnis im Rahmen der Fortbildung aufzufrischen. Die Dispositionsstelle des entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmens wird im Vorfeld darüber informiert, es sei denn, die Mitfahrt kommt aus zwingenden betrieblichen Gründen zustande.
- b. Das gemäß Punkt VI. 1 c legitimierte Personal darf unangemeldet in den Führerständen der Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrsunternehmens unentgeltlich mitfahren, um sich von der ausreichenden Orts- und Streckenkunde des eingesetzten Zugpersonals überzeugen zu können und um die Einhaltung der betrieblichen Vorschriften und Weisungen zu kontrollieren.

Auf verlangen des Betriebspersonals des Eisenbahnverkehrsunternehmens müssen sich diese Personen ausweisen. Bei Ausbildungsfahrten findet die Mitfahrt nur in zwingenden Fällen oder nach Absprache statt.

#### 6. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur

Der Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betriebliche Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

#### 7. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- a. Der Betreiber der Infrastruktur ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des Eisenbahnverkehrsunternehmens so gering wie möglich gehalten werden.
- b. Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des Eisenbahnverkehrsunternehmens haben können, informiert der Betreiber der Schienenwege das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich.

## 8. Haftung

- a. Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die SNB keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- b. Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
- c. Im Verhältnis zwischen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Das gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000,- € übersteigt oder 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.
- d. § 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.
- e. Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder bei einem Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:
  - 1) Weist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nach, dass es zur Entstehung des Schadens nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
  - 2) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgestellt.
  - 3) Der hiernach auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schieneninfrastruktur in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.
- f. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt auch entsprechend bei solchen Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

## 9. Umweltschutz

- a. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an den dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.
- b. Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder gelangen wassergefährdende Stoffe auf den von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Infrastruktur zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen entsprechend dem Notfallmanagement unberührt. Macht die Gefahrsituation eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Infrastruktur erforderlich, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.
- c. Im Falle von Bodenkontaminationen, die durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Infrastruktur die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach VI. 8 f.
- d. Ist der Betreiber der Infrastruktur als Zustandstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das Eisenbahnverkehrsunternehmen die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach VI. 8 f.

## VII. Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Tel.	Telefon
EIBV	Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung