

Schienennutzungsbedingungen (SNB) für die Eisenbahninfrastruktur der Fels Netz GmbH

Allgemeiner Teil (SNB – AT)

Entwurf Fassung 02/2018 (Stand 25.02.2018)
Gültig ab Beginn der Netzfahrplanperiode 2019 – 09.12.2018

Inhaltsübersicht

- 1. Zweck und Geltungsbereich**
- 2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**
- 3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**
- 4. Nutzungsentgelt**
- 5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**
- 6. Haftung**
- 7. Gefahren für die Umwelt**

Regelungen

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 den Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur -mit Ausnahme der Nutzung der Serviceeinrichtungen- und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen Teil (SNB-BT).
- 1.4. Die SNB-AT regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der Fels Netz GmbH und den Zugangsberechtigten auf Basis der Empfehlungen des VDV.
- 1.5. Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende unternehmensspezifische Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT gehen den Regelungen in den SNB-AT vor.

- 1.6. Vertragliche Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.7. Allein rechtsverbindlich sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache. Werden die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union veröffentlicht, dient dies lediglich der besseren Information von Zugangsberechtigten.

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 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:

- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

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
- erbringen.

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.

- 2.1.2. Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 S. 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 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.

Der Fahrzeughalter 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
- erbringen.

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 die Fels Netz GmbH 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.

- 2.1.5. Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen und nationalen Bescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite (www.eba.bund.de) zur Verfügung.

2.2. *Haftpflichtversicherung*

- 2.2.1. Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG und danach jährlich weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es nach § 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellt wurde und im Schadenfall der Schadenersatzanspruch in gleicher Weise gedeckt ist wie durch eine Haftpflichtversicherung nach § 14a Abs. 1 AEG

2.2.2. Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

2.2.3. Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.

2.3. *Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis*

2.3.1. Das vom EVU eingesetzte Personal muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für das Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2. Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.

2.3.3. Der Betreiber der Schienenwege vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis 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. 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 den Bestimmungen der EBO 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.

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 benutzen 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 die Bonitätsbewertung des Zugangsberechtigten nahelegt, dass er bei der regelmäßigen Zahlung der Wegeentgelte Schwierigkeiten haben könnte. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstaben a und c ERegG.
- 2.5.2. Der Zugangsberechtigte weist seine Bonität nach, wenn Zweifel an seiner Zahlungsfähigkeit bestehen. Einzelheiten der Bonitätsbewertung ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.
- 2.5.3. 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,
 - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes,
 - wenn ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
 - wenn er Prozesskostenhilfe beantragt hat,
 - wenn er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist oder
 - wenn die Einschätzung einer Auskunftsei, die nicht älter als zwei Jahre sein darf, Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten begründet.
- 2.5.4. Bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Punkt 2.5.3 verlangt der Betreiber der Schienenwege einen Bonitätsnachweis vom Zugangsberechtigten. Er macht sein Verlangen in Textform geltend. Wird der Bonitätsnachweis nicht spätestens innerhalb von fünf Arbeitstagen erbracht, macht der Betreiber der Schienenwege seine Leistungen von einer angemessenen Sicherheitsleistung des Zugangsberechtigten abhängig. Arbeitstage sind alle Tage außer Feiertage, Samstage und Sonntage.
- 2.5.5. Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) voraussichtlich zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits beantragte Leistungen. Dabei gilt Folgendes:
- Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
 - Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen beantragt, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür voraussichtlich zu entrichtenden Entgelt zu leisten.

- 2.5.6. Die Sicherheitsleistung kann durch Vorauszahlung, nach § 232 BGB oder durch Bürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) eines Finanzinstituts erbracht werden. Die Bürgschaft eines Finanzinstituts, welches von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.7. Der Betreiber der Schienenwege macht sein Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt folgendes:
- Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Arbeitstagen nach Zugang des Sicherheitsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.
 - Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Arbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.
 - Ist Entgelt für weitere in einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die darauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Arbeitstage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.8. 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.

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 und Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege.
- 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, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 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.

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 vom 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 Netzfahrplan können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24.00 Uhr.
- 3.3.2. Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Monats, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3. Beteiligte (§ 53 Abs. 1 Satz 3 ERegG) 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 Netzfahrplanentwurfes gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags ab. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

3.4. Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.4.1. Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplanes (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

3.4.2. Der Betreiber der Schienenwege gibt unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Satz 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 Satz 1 kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändiger Bearbeitung bedürfen, sind

- Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z.B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
- Transporte mit besonderen Anforderungen an die Infrastruktur oder die betrieblich-technischen Rahmenbedingungen (z.B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen, Schwerwagen oder Fahrzeuge mit außergewöhnlichen Sendungen,
- Fahrten unter Berücksichtigung besonderer Nutzerwünsche (z.B. Fahrten außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten, Einsatz von Dampflokomotiven [kohle- und ölbefeuert], geringe Fahrgeschwindigkeit, Fotohalte, Scheinanfahrten),
- Probefahrten (Versuchszüge, Messfahrten),
- 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 aufwändigen 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 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 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

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*

Hat der Betreiber der Schienenwege im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Abschluss von Rahmenverträgen nicht ausgeschlossen, richtet sich der Abschluss von Rahmenverträgen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission von 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 08.04.2016, S. 1).

3.7. *Grundsätze des Koordinierungsverfahrens*

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

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:

- 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,
- die für alle übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb der vorstehend unter a) genannten Bandbreiten vorläufig konstruierten Zugtrassen,
- die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken vom Betreiber der Schienenwege oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,
- vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Die vorstehenden Informationen beinhalten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sind alle Betroffenen zum Stillschweigen über die erlangten Informationen verpflichtet.

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 Folgebelastung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen zum Beispiel dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsberechtigte 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 Der Betreiber der Schienenwege stellt die notwendigen Informationen bereit, ohne dass die Identität von Zugangsberechtigten offengelegt wird, es sei denn, die betreffenden Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt. Der Betreiber der Schienenwege verhandelt mit allen Zugangsberechtigten, die einer Offenlegung ihrer Identität nicht zugestimmt haben, bilateral.

3.7.2.4 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 9 ERegG.

3.7.3. Hat ein Zugangsberechtigter in den vergangenen zwei Netzfahrplanperioden nicht jeweils mindestens 70 Prozent der vereinbarten Tassen 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.

3.8. *Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege*

Nutzt eine Zugangsberechtigte 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 von Zugtrassen.

4. Nutzungsentgelt

4.1. *Bemessungsgrundlage*

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze nebst den Entgelten des Betreibers der Schienenwege. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in den SNB-BT. Die Darlegung der Entgelte erfolgt in der als Anlage zu den SNB genommenen Liste der Entgelte.

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 die Forderungen des Aufrechnenden 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. *Informationen zu den einzelnen Zugfahrten*

- 5.2.1. Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - Den Zustand der benutzen 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),
 - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - Die Position des Zuges (nur auf Anfrage) und
 - Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.2.2. Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- die Zusammensetzung des Zuges (z.B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
- etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
- Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z.B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen) und
- Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.3. *Störungen in der Betriebsabwicklung*

5.3.1. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- und 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. 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 Abs. 7 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 Weisungen Folge zu leisten.

- 5.3.6. Der Betreiber der Schienenwege hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z.B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- 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 zu überzeugen, nach vorheriger Abstimmung mit dem 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. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz- Benutzungsbedingungen.
- 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 das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich in Textform.

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

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 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. 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 mittelbare 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:

- Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- 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 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 nicht anderes vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 39 Abs. 2 ERegG 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.