

Schiennennutzungsbedingungen (SNB) für die Eisenbahninfrastruktur der Fels Netz GmbH

Fassung 12 / 2012 (Gültig ab 08.04.2013)

Inhaltsübersicht

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

Regelungen

I. Einleitung

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

1. Leistungsumfang

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

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Trassen
- die Gestaltung der Nutzung zugewiesener Trassen und (soweit vorhanden) der Anlagen zur streckenbezogenen Bahnstromversorgung
- die Bedienung der für die Zug- und Rangierbewegungen erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zug- und Rangierbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zug- und Rangierbewegungen
- 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 sowie die Sammlung betrieblicher Vorschriften der Fels Netz GmbH sind im Internet unter www.fels.de einzusehen und werden im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

3. Kontakt

Fels Netz GmbH
Hornberg 1
38875 Oberharz am Brocken / OT Elbingerode

Frau Petra Schenk
Tel. +49 (0)39454 – 58 456 oder 58 590
Mobil + 49 (0)160 – 9061 4512
Fax. +49 (0)39454 – 58 463
Mail: petra_schenk@fels.de

II. Angaben zur Schieneninfrastruktur

1. Streckennetz

Das Streckennetz der Fels Netz GmbH umfasst die Eisenbahnstrecken:

Strecke 6803: Röblingen (am See) (ausschließlich) - Schraplau

Strecke 6864: Michaelstein – Rübeland

Strecke 6867: Blankenburg Nord (ausschließlich) – Michaelstein

Die **Strecke 6803** schließt am Einfahrsignal B am km 0,385 in dem Bahnhof Röblingen (am See) an das Streckennetz der DB Netz AG an und endet im Bahnhof Schraplau (km 4,075 - Infrastrukturende). Im Bahnhof Schraplau schließt die Anschlussbahn des Kalkwerks Schraplau der Fels-Werke GmbH über die Weichen W 1 und W 10 an das Gleis 1 an.

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

Der Bahnhof Rübeland erstreckt sich bis zum km 21,2 und schließt an 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

Die **Strecke 6867** der Fels Netz GmbH schließt am Einfahrsignal Z des Bahnhofs Blankenburg Nord (km 2,279) an die Infrastruktur der DB Netz AG an und endet im Bahnhof Michaelstein (Spitzkehre). Dort schließt die Strecke 6864 an.

2. Streckenbeschreibungen

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 betrieblicher 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 Strecken 6864 und 6867 sind von 5.30 Uhr bis 22.00 Uhr betrieblich geöffnet. Abweichungen werden gesondert bekannt gegeben.

Die Strecke 6803 ist von 0 bis 24 Uhr täglich betrieblich geöffnet.

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 der SbV in der jeweils geltenden Fassung zu entnehmen.

f. Geschwindigkeiten und Langsamfahrstellen, Zugbeeinflussungspunkte

Auf der Strecke 6803 gilt im gesamten Streckenbereich eine Höchstgeschwindigkeit von **V/max 30 km/h**, soweit durch örtliche Signalisierung oder nach Buchfahrplan nicht eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

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

Die Strecken sind zu Teil mit Zugbeeinflussungspunkten ausgestattet. Sind die Triebfahrzeuge mit PZB-Fahrzeugeinrichtungen ausgestattet, sind diese beim Befahren der Infrastrukturen aktiv zu schalten.

g. Elektrifizierung, Traktionsarten, Kommunikationssysteme

Die Strecken 6884 und 6887 sind mit 25 kV / 50 Hz elektrifiziert. Die Strecke 6803 ist nicht elektrifiziert.

Zugelassen ist der Einsatz von

- elektrischen Lokomotiven (nicht für die Strecke 6803)
- Diesellokomotiven
- Dampflokomotiven

Streckenfernsprecher sind nicht vorhanden.

Auf der Strecke 6803 sind GSMR-Funk und / oder Mobiltelefon vorhanden. Auf den Strecken 6864 und 6867 erfolgt die Verständigung mit dem Zugbegleiter über Mobiltelefon.

h. Lage, Anbindung und Ausstattung von Serviceeinrichtungen

Eine Oberleitungsanlage zur Fahrstromversorgung steht auf den Strecken 6864 und 6867 zur Verfügung.

Im Bahnhof Hüttenrode (Strecke 6864) ist eine Ladestrasse vorhanden.

Weitere Servicereinrichtungen werden durch die Fels Netz GmbH nicht vorgehalten.

i. Zuständige Aufsichtsbehörde

Zuständige Aufsichtsbehörde ist der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle/Saale.

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 § 7a 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. 2 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 § 7a AEG.
- c. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der Betreiber der Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur 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 – EBHaftpfVO) vom 21.12.1995 (BGBl. I, S. 2101) nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schieneninfrastruktur 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 die Anforderungen der EBO

erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichem Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

- b. Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf dazu der erforderlichen Erlaubnis (gemäß VDV-Schrift 753 oder Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV)).
- c. Der Betreiber der Schieneninfrastruktur vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann hierfür ein von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selber vermitteln. Die Prüfung der Orts- und Streckenkenntnis des Personals des Eisenbahnverkehrsunternehmens erfolgt durch den Eisenbahnbetriebsleiter der Fels Netz GmbH.

4. Allgemeine 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 Gemeinschaftsrecht,
 - und im Übrigen den Bestimmungen der EBO

entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 Kon-VIEV bzw. TEIV verfügen.

- b. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Schienenfahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schieneninfrastruktur kompatibel sein.
- c. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß 4. a) und b) auf Verlangen der Fels Netz GmbH nach.

5. (entfällt)

6. besondere Zugangsvoraussetzungen

a. besondere Anforderungen an Lokomotiven für die Strecken 6864 und 6867

- aa. Grundsätzlich müssen Lokomotiven zum Befahren der Strecken entsprechend der SbV der Fels Netz GmbH zum Einsatz auf Steilstrecken besonders zugelassen sein.
- bb. Elektrische Lokomotiven müssen darüber hinaus für den Betrieb mit dem Stromsystem 25 kV / 50 Hz eingerichtet sein.
- cc. Dampflokomotiven dürfen auf den Strecken nur verkehren, wenn sie mit einer wirksamen Gegendruckbremse ausgerüstet sind.

b. besondere Anforderungen an Waggons

Die auf den Strecken 6864 und 6867 eingesetzten Waggons müssen den besonderen Anforderungen beim Befahren von Steilstrecken entsprechend der SbV der Fels Netz GmbH genügen.

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. Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 9 Abs. 3 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:
 - 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 einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen
 - c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

3. Die Verkehrsabwicklung der Verkehre auf der Infrastruktur der Fels Netz GmbH erfolgt ausschließlich im Zugleit- und Rangierbetrieb.

4. Anträge auf die Zuweisung von Trassen
 - a) 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 bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.
 - b) Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
 - c) Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt a) festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt b).
 - d) Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt c) 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.
 - e) Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
 - f) Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

5. Die Fels Netz GmbH als Netzbetreiber gibt
 - a. Bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Trassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
 - b. Bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Trassen (§ 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 Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Trassen 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 Trassen 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 Trassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).
9. Soweit ein Zugangsberechtigter Trassen beantragt, welche die Schieneninfrastruktur mehrerer Schieneninfrastrukturbetreiber betreffen, wird der Betreiber der Schieneninfrastruktur, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen Schieneninfrastrukturbetreibern die Trassen unverzüglich beantragen. Er wird dann darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber von Schieneninfrastruktur über den Antrag unverzüglich entscheiden.

V. Nutzungsentgelt

1. Grundlage der Bemessung des Nutzungsentgeltes für die Nutzung der Schieneninfrastruktur der Fels Netz GmbH sind die Entgeltgrundsätze der Fels Netz GmbH.
2. (entfällt)
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. Die Zahlungspflicht berechnet sich ab dem ersten Werktag nach dem Eingang einer ordnungsgemäßen Rechnung und ist dann binnen 14 Tagen zu erfüllen.

VI. Grundsätze für Infrastrukturnutzungsverträge

1. Grundsätze der Zusammenarbeit

- a. Die Vertragsparteien werden in einer Weise vertrauensvoll zusammen arbeiten, 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 Schieneninfrastruktur stellt sicher, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest über folgende Umstände rechtzeitig bzw. unverzüglich informiert wird:
 - 1) den Zustand der benutzten Schieneninfrastruktur, 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 Schieneninfrastruktur 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 GGVSEB / RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - 3) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungs- und sicherheitsrelevante Faktoren (z.B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

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 Schieneninfrastruktur und das Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder sperren. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgabe für die Vergabe von Trassen (§ 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 Schieneninfrastruktur jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- f. Der Betreiber der Schieneninfrastruktur hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z.B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen) unverzüglich zu beseitigen.

4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schieneninfrastruktur 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, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schieneninfrastruktur Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens nach vorheriger Abstimmung betreten und dem Personal des

Eisenbahnverkehrsunternehmens 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 der Eisenbahnverkehrsunternehmen unentgeltlich mitfahren, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Schieneninfrastruktur zu überzeugen oder die Strecken- und Ortskenntnis im Rahmen der Fortbildung aufzufrischen. Mit der Dispositionsstelle des entsprechenden Eisenbahnverkehrsunternehmens wird im Vorfeld die Mitfahrt abgestimmt, es sei denn die Mitfahrt kommt aus zwingenden betrieblichen Gründen (Gefahr im Verzug) kurzfristig zustande.
- b. Das gemäß Punkt VI. 1 c legitimierte Personal darf unangemeldet in den Führerständen der Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrsunternehmens mitfahren, um sich von der ausreichenden Orts- und Streckenkunde des eingesetzten Personals überzeugen zu können und um die Einhaltung der betrieblichen Vorschriften und Weisungen zu kontrollieren.

6. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur 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. Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen werden frühzeitig in die Planung der Baumaßnahmen eingebunden und erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme.

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 Schieneninfrastruktur und des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Das gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000,- € 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.
- d. § 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.
- e. Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Schieneninfrastruktur 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 aufgeteilt.
 - 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 Schieneninfrastruktur zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z.B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur 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 Schieneninfrastruktur 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.

10. Pönale

Zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienenwege wird die im Verantwortungsbereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens beruhende Überschreitung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten (gem. Fahrplantrasse) um 50% (oder mehr) mit einem Zuschlag von 50% auf den Trassenentgelt pönalisiert. Liegt die Verantwortung für die Überschreitung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten um 50% (oder mehr) im Verantwortungsbereich der Fels Netz GmbH, so reduziert sich das Trassenentgelt für das betroffene EVU und die betroffene Zugfahrt um 50%.

Von der Pönale unberührt bleibt der Steilstreckenzuschlag auf den hiervon betroffenen Strecken.

VII. Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahn Infrastruktur Benutzungsverordnung
HPfIG	Haftpflichtgesetz
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Tel.	Telefon
SNB	Schienennutzungsbedingungen

Fels Netz GmbH, 08.04.2013



Frank Heydecke



Sascha Köhler