

# **Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Osthannoversche Eisenbahnen AG – Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

**Stand: 02.12.2014**

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN



Die nachstehenden „Schienennetz- Benutzungsbedingungen– Allgemeiner Teil (NBS-AT)“ entsprechen der Empfehlung des VDV mit dem Stand 06.03.2014. Eine geringfügige Änderung wurde auf Wunsch der Bundesnetzagentur beim Koordinierungsverfahren geändert.

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen .....</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen .....</b>	<b>6</b>
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung .....	6
2.2	Haftpflichtversicherung.....	9
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis .....	9
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	10
2.5	Sicherheitsleistung .....	11
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....</b>	<b>13</b>
3.1	Allgemeines .....	13
3.2	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	14
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung....	14
3.4	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr .....	15
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege.....	17
3.6	Rahmenverträge.....	18
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	18
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt .....</b>	<b>19</b>
4.1	Bemessungsgrundlage.....	19
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge .....	19
4.3	Umsatzsteuer .....	19
4.4	Zahlungsweise .....	19
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	20
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....</b>	<b>20</b>

5.1	Grundsätze.....	20
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten.....	21
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	22
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	23
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	23
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur.....	25
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	25
<b>6</b>	<b>Haftung.....</b>	<b>26</b>
6.1	Grundsatz.....	26
6.2	Mitverschulden.....	26
6.3	Haftung der Mitarbeiter.....	27
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher.....	27
6.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan.....	27
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt.....</b>	<b>28</b>
7.1	Grundsatz.....	28
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	28
7.3	Bodenkontaminationen.....	29
7.4	Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU.....	29

## 0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

## 1 Zweck und Geltungsbereich

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

## **2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

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

2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG eines jeden Jahres weist das EVU 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 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

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 beglaubigten Kopie

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

erbringen.

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die

Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

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

- schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

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

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

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als 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 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Halter von Eisenbahnfahrzeugen aufgrund einer vertraglichen Regelung

eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

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

erbringen.

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

Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen 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 Genehmigung verlangt der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.



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

## **2.2 Haftpflichtversicherung**

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

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

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO)

erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

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

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

## **2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

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

a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO)

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-Benutzungsbedingungen beschriebene-

nen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

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

## **2.5 Sicherheitsleistung**

- 2.5.1 Die OEH macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG.

- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

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

- 2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt Folgendes:
- 2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
- 2.5.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.5 Die OHE macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
- 2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.
- 2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- 2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter

Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.

2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

### **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 Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen 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.

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-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber der Schienenwege fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.
- 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

## **3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung**

- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge

müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.

3.3.2 Die OHE erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.

3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

### **3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr**

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

3.4.2 Die OHE 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.

3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann die OHE in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:

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

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

3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen



Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

- 3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 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).

### **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-Benutzungsbedingungen den Abschluss von Rahmenverträgen nicht ausgeschlossen, gilt Folgendes:

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

### **3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht vereinbarende Zuweisungen vor, geht die OHE 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) Die OHE 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.

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

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

### **4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge**

Nach den Entgeltgrundsätzen der OHE 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 der OHE 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

der OHE zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die OHE kann im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

#### **4.5 Aufrechnungsbefugnis**

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

### **5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

#### **5.1 Grundsätze**

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

## 5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Die OHE stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
- b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
- c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage),
- d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die OHE zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

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

d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

### **5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die OHE und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die OHE 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 die OHE die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die OHE 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 (§ 9 Abs. 4 EIBV) 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 die OHE 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 der OHE – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

- 5.3.6 Die OHE 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**

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

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



## **5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur**

Die OHE 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 Die OHE 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 Die OHE 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 Die OHE 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 (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).
- 5.7.4 Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.

## **6 Haftung**

### **6.1 Grundsatz**

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (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 der OHE und dem 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 bei der OHE oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

### **6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwi-

schen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 21 Abs. 1 EIBV 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 der OHE 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 der OHE notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### **7.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die OHE 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 der OHE und dem EVU**

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