

**Schiennetz-Benutzungsbedingungen
der AKN Eisenbahn AG
- Allgemeiner Teil (SNB-AT) -**

gültig ab 14. Dezember 2008

	Seite
0. Verzeichnis der Abkürzungen	1
1. Zweck und Geltungsbereich	2
2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	
2.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung	2
2.2 Haftpflichtversicherung	3
2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	3
2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge	4
2.5 Sicherheitsleistung	4
3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	
3.1 Allgemeines	5
3.2 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzplanerstellung	5
3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr	6
3.4 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege	7
3.5 Rahmenverträge	7
3.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	8
4. Nutzungsentgelt	
4.1 Bemessungsgrundlage	8
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	8
4.3 Umsatzsteuer	8
4.4 Zahlungsweise	9
4.5 Aufrechnungsbefugnis	9
5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	
5.1 Grundsätze	9

	Seite
5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten	9
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	10
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	11
5.5 Mitfahren im Führerraum	11
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	11
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	11
6. Haftung	
6.1 Grundsatz	12
6.2 Mitverschulden	12
6.3 Haftung der Mitarbeiter	12
6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	12
6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	13
7. Gefahren für die Umwelt	
7.1 Grundsatz	12
7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen	13
7.3 Bodenkontaminationen	13
7.4 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer	14
8. Gegenseitigkeit	14

0. Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
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
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Allgemeiner Teil
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1** Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2** Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3** 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.
- 1.4** Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU geltend sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG 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 oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

2.1.2 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 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 oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung 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. 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 eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen die Anforderungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA

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

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).

2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche 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 eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen den Bestimmungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA

entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege nach.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vorgegangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

- 2.5.3** Angemessen sind monatlich Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- 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.
- 2.5.5** Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes 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 Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind.
- 3.1.3** 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 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.2.1** Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens elf und müssen spätestens acht Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans gestellt werden.
- 3.2.2** Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens zwei Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

3.2.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.2.1 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 der Bekanntgabe des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

3.2.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.2.3 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.

3.2.5 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.

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

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

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

3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege 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.

3.3.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.3.2 Satz 1 Buchstabe b kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen 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.

3.3.4 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 3.3.2 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.

3.3.5 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).

3.4 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.

3.5 Rahmenverträge

3.5.1 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 3.6 getroffenen Regelungen.

3.5.2 Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.

3.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, kann der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 9 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Der Betreiber der Schienenwege soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Der Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

4. Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

4.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege.

4.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

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 Rechnungsstellung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

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

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

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

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (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).

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

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

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

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

5.3.2 Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.

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. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.

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 (§ 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 der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

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

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schienenwege hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

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

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

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

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

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege 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 EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert der Betreiber der Schienenwege das EVU unverzüglich.

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 nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000,-- Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a)** Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b)** Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.

- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung des Schienenweges in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

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 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.

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 Wasser gefährdende 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 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

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. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

8. Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiger Betreiber der Schienenwege (dritter Betreiber der Schienenwege) Schienennetz-Benutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) des Betreibers der Schienenwege abweichen, so kann der Betreiber der Schienenwege, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie er selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten Betreibers der Schienenwege nutzt, dessen Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

**Schiennetz-Benutzungsbedingungen
der AKN Eisenbahn AG
- Besonderer Teil (SNB-BT) -**

gültig ab 14. Dezember 2008

	Seite
1. Allgemeine Informationen	
1.1 Einleitung	1
1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes	1
1.3 Veröffentlichung und Impressum	1
1.4 Ansprechpartner	1
2. Infrastrukturbeschreibung	
2.1 Definition des Netzes	2
2.1.1 Strecke Hmb-Stellingen - Neumünster	2
2.1.2 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	3
2.1.3 Strecke Tiefstack - Glinde	3
2.1.4 Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht	3
2.1.5 Bahnhof Hmb-Billbrook mit Betriebsbahnhof (Bbf) Tiefstack und angegliederten Industriestammgleisen (GIB-Bereich)	4
2.2 Verkehrliche Einschränkungen	5
2.2.1 Gefahrgut	5
2.2.2 Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)	5
2.2.3 Streckenöffnungszeiten	6
2.2.4 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	6
2.2.5 Geschwindigkeitsrestriktionen	6
3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität	
3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz	6
3.1.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)	6
3.1.2 Zugfunk	7
3.2 Notfallmanagement	7

	Seite
3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren	7
3.3.1 Angebotsfrist bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr)	7
3.3.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen	7
3.3.3 Trassenstornierung	8
3.3.4 Fahrplananpassungen bei Regel- und Sondertrassen während einer Fahrplanperiode	8
3.3.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	8
3.3.6 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	8
3.4 Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	9
3.4.1 Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen	9
3.4.2 Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster	9
3.4.3 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	10
3.4.4 Strecken Tiefstack - Glinde und Hmb-Bergedorf - Geesthacht	10
4. Entgeltgrundsätze	
4.1 Umfang der Pflichtleistung	10
4.2 Berechnung der Entgelthöhen	11
4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung	11
4.4 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn AG	13
5. Anlage Formulare für Trassenanmeldungen	

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die AKN Eisenbahn AG die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 1 EIBV.

Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB.

Die SNB der AKN Eisenbahn AG sind unterteilt in einen - Allgemeinen Teil (SNB-AT) - und in einen - Besonderen Teil (SNB-BT) -.

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) mit Stand 01.09.2005 und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der AKN Eisenbahn AG und Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der AKN Eisenbahn AG und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der AKN Eisenbahn AG erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der AKN Eisenbahn AG abschließt.

Daneben besteht die Möglichkeit zum Abschluss von Infrastrukturanschlussverträgen.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Internet (www.akn.de, Business Center, Fahrweg).

Herausgeber der SNB: AKN Eisenbahn AG
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen

1.4 Ansprechpartner

AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen
E-Mail: betrieb@akn.de
Fax: 04191/933-309

Leitung:

Andreas Kuczat
Tel.: 04191/933-300

Vertretung:

Gabriele Pilger-Jürgens
Tel.: 04191/933-303

Fachbereichsleitung Trassenmanagement/Jahresfahrplan:

Gabriele Pilger-Jürgens
Tel.: 04191/933-303

Sonderfahrplan:

Jan Löffler/Jan Vollack
Tel.: 04191/933-301 oder -308

2. Infrastrukturbeschreibung

2.1 Definition des Netzes

Im Folgenden wird das Streckennetz der AKN Eisenbahn AG, untergliedert nach den einzelnen Strecken, dargestellt und erläutert.

2.1.1 Strecke Hmb-Stellingen - Neumünster

- Eingleisige Strecke mit zweigleisiger Streckenführung zwischen den Bahnhöfen Eidelstedt Zentrum und Schnelsen, Quickborn Süd und Quickborn, Tanneneck und Kaltenkirchen Süd
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse
 - Hmb-Stellingen - Neumünster Süd: D4
 - Neumünster Süd - Neumünster: CE
- Der Streckenabschnitt Hmb-Stellingen - Eidelstedt kann nur als Rangierfahrt befahren werden.
- Betriebsverfahren: Konzernrichtlinie 408
- Stärkste Streckenneigung: 40 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW, PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Eidelstedt, Neumünster Süd sowie Neumünster ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich

2.1.2 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

- Eingleisige Strecke
- In Henstedt-Ulzburg schließt die Strecke an die AKN-Strecke Hmb-Stellingen - Neumünster an
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb (Konzernrichtlinie 436)
- Stärkste Streckenneigung: 10 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h
- Signaltechnische Ausrüstung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Elmshorn ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich

2.1.3 Strecke Tiefstack - Glinde

- Eingleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: CE
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb (Konzernrichtlinie 436)
- Stärkste Streckenneigung: 17 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 40 km/h
- Signaltechnische Ausrüstung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Betriebsruhe von montags/dienstags -
donnerstags/freitags jeweils von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
und freitags - montags von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
Absprachen zur Streckenöffnung während der
Betriebsruhe sind möglich
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Tiefstack/Hmb-Rothenburgsort ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG
möglich

2.1.4 Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht

- Eingleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert

- Streckenklasse:
 - Hmb-Bergedorf Gbf - Hmb-Bergedorf Süd (einschl.): D4
 - Hmb-Bergedorf Süd - Geesthacht: CE
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb (Konzernrichtlinie 436)
- Stärkste Streckenneigung: 10 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 40 km/h
- Signaltechnische Ausrüstung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Betriebsruhe von montags/dienstags -
donnerstags/freitags jeweils von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
und freitags - montags von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
Absprachen zur Streckenöffnung während der
Betriebsruhe sind möglich
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - In Hmb-Bergedorf Gbf ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich
 - Im Bahnhof Geesthacht ist das Industriestammgleis Krümmel der Stadt Geesthacht an die Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht angeschlossen.

2.1.5 Bahnhof Hmb-Billbrook mit Betriebsbahnhof (Bbf) Tiefstack und angegliederten Industriestammgleisen (GIB-Bereich)

Der GIB-Bereich (Güter-Industrie-Bahn Hmb-Billbrook) umfasst folgende Industriestammgleise und Bahnhöfe:

- Bbf Tiefstack
- Ind.-Stammgleis Pinkertweg
- Ind.-Stammgleis Andreas-Meyer-Straße
- Ind.-Stammgleis Grusonstraße
- Ind.-Stammgleis Liebigstraße
- Bf Hmb-Billbrook
- Bf Hmb-Billstedt
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4
- Betriebsverfahren: Rangierfahrten (Konzernrichtlinie 408)
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Betriebsruhe von montags/dienstags -
donnerstags/freitags jeweils von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
und freitags - montags von 15.45 Uhr bis 5.20 Uhr
Absprachen zur Streckenöffnung während der
Betriebsruhe sind möglich

- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Tiefstack/Hmb-Rothenburgsort ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u.a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut
- Tunnelrestriktionen
- Streckenöffnungszeiten
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven
- Geschwindigkeitsrestriktionen

2.2.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese können u.a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss von Laufwegen

2.2.2 Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)

Tunnelrestriktionen können einerseits aus den konstruktiven Parametern des Tunnels erwachsen - im wesentlichen ist hier die Umgrenzungslinie zu nennen -, andererseits aber auch Folge von bestehenden Auflagen sein, wie zum Beispiel:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen

2.2.3 Streckenöffnungszeiten

Auf Kundenwunsch können nach Absprache mit der AKN Eisenbahn AG Verkehre über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus durchgeführt werden, wenn dies der AKN Eisenbahn AG rechtzeitig bekannt gegeben wird.

Für diese Verkehre könnte dann evtl. eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Stellwerksbesetzung erforderlich werden.

2.2.4 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

2.2.5 Geschwindigkeitsrestriktionen

Siehe Abschnitt 3.1.1 "Induktive Zugsicherung (PZB 90)".

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der AKN Eisenbahn AG entsprechen.

3.1.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)

Aufgrund der auf dem Schienennetz bei der AKN Eisenbahn AG (AKN) vorhandenen Durchrutschwege und Signalstandorte gilt bezüglich der induktiven Zugsicherung (PZB 90) folgendes:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einer induktiven Zugsicherung (PZB 90) mit weg- und zeitabhängiger Geschwindigkeitsüberwachung ausgerüstet sein. Fahrzeuge, die überwiegend im Netz der AKN eingesetzt werden, müssen über das Software-Programm "AKN" verfügen. Bei Fahrzeugen, die die vorgenannte Ausrüstung nicht besitzen, ist unabhängig von den tatsächlichen Bremsverhältnissen im Zug grundsätzlich in Zugart "U" zu fahren. Diese ist durch Eingabe der Bremsart "G" am Zugdateneinsteller einzuwählen, auch wenn der Zug in der Bremsart "P" oder "R" gefahren wird.

Es ist grundsätzlich in der wirksamsten zugelassenen Bremsart (P, R) zu fahren. Diese Fahrzeuge dürfen auf dem Schienennetz der AKN Eisenbahn AG nur mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h verkehren.

Ausgenommen von den o.g. Regelungen sind Werkstattüberführungsfahrten oder Fahrten mit Fahrzeugen, die mit einem anderen Indusi-Betriebssystem als PZB 90 ausgerüstet sind. Hier werden im Einzelfall besondere Maßnahmen festgelegt.

3.1.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der AKN Eisenbahn AG verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der AKN Eisenbahn AG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

3.2 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der Konzernrichtlinie 123 stellt der Zugangsberechtigte der AKN Eisenbahn AG die Indusi-Kassetten bzw. die Indusi-Daten zur Verfügung, damit die AKN Eisenbahn AG die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren

3.3.1 Angebotsfrist bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr)

In Ergänzung zu Punkt 3.3.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

3.3.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben die bei der Konstruktion von Fahrplänen von Regel-Reisezug- und Regel-Güterzugtrassen einerseits sowie bei einer kurzfristigen Konstruktion für Sondertrassen andererseits notwendig sind, benötigt der Zugangsberechtigte unterschiedliche Formulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Für die Trassenanmeldung ist je nach Bedarf eines der folgend aufgeführten Formulare zu verwenden:

- Trassenanmeldung für Regeltrassen von Reisezügen

- Trassenanmeldung für Regeltrassen von Güterzügen
- Trassenanmeldung für Sondertrassen von Reise- und Güterzügen sowie Baumaschinen und sonstige Fahrzeuge

Die Vordrucke sind in der Anlage dargestellt.

3.3.3 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben.

3.3.4 Fahrplananpassungen bei Regel- und Sondertrassen während einer Fahrplanperiode

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, werden Änderungsentgelte erhoben.

3.3.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte (TaT). Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von TaT Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

3.3.6 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

1. Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten. Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

2. Trassenstudie

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1:1 - Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Sonderzüge werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die AKN Eisenbahn AG, selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln. Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

3.4 Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

3.4.1 Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen

Auf dem Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen wird ein vertakteter Personennahverkehr durchgeführt (in Hauptverkehrszeiten 10- bzw. 20-Minuten-Takt).

Vorrang haben daher vertaktete Personennahverkehre montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 20:45 Uhr sowie sonnabends zwischen 7:00 Uhr und 16:45 Uhr mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckenhöchstgeschwindigkeit entspricht.

3.4.2 Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster

Auf dem Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster wird ein vertakteter Personennahverkehr (in Hauptverkehrszeiten 30- bzw. 60-Minuten-Takt) durchgeführt.

Während der Spitzenbelastungszeiten, montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 8:00 Uhr sowie zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr, haben Personennahverkehre mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckengeschwindigkeit entspricht, Vorrang.

3.4.3 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

Auf der Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg wird ein vertakteter Personennahverkehr durchgeführt.

Während der Spitzenbelastungszeiten auf dem Streckenabschnitt Elmshorn - Barmstedt, montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 10:30 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 20:30 Uhr, haben Personennahverkehre mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckengeschwindigkeit entspricht, Vorrang.

3.4.4 Strecken Tiefstack - Glinde und Hmb-Bergedorf - Geesthacht

Die Strecken Tiefstack - Glinde und Hmb-Bergedorf - Geesthacht unterliegen keiner hohen Kapazitätsauslastung.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller im Pdf-Format
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der AKN Eisenbahn AG
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt (Stationsnutzung wird gesondert berechnet)

- 7) Im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten (< 2 Stunden) vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfang- bzw. Endbahnhof (Stationsnutzung wird gesondert berechnet; im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 2 Stunden werden analog der Entgeltliste für Serviceeinrichtungen berechnet)

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis.

Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis-, Signal- und Stellwerksanlagen
- Kosten der Fahrdienstleistung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen (Gleis-, Signal-, und Stellwerksanlagen)
- Verwaltungskosten lt. Kosten- und Leistungsrechnung inklusive Versorgungsleistungen

von diesen Kosten werden abgezogen:

- Zuschüsse für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen (§ 16 AEG)
- Aktivierte Eigenleistungen

Entstehende Kosten für Infrastruktur
geplante Zugkilometer

⇒ Trassenpreis / Zugkilometer (Grundpreis) x Faktor für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

Faktor 0,95

1. Kriterien

- durchgehend eingleisige Streckenführung
- einfache Leit- und Sicherungstechnik (Zugleitbetrieb)
- geringe bis durchschnittliche Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 0,95

3. Strecken

- Strecke Tiefstack - Glinde
- Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht

Faktor 1,0

1. Kriterien

- durchgehend eingleisige Streckenführung
- hoher Standard der Leit- und Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk, Zuglenk-rechner)
- durchschnittliche Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 1,00

3. Strecken

- Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster Süd
- Pachtstrecke Neumünster - Neumünster Süd
- Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

Faktor 1,15

1. Kriterien

- Strecke beinhaltet Streckenabschnitte mit 2-gleisiger Streckenführung
- hoher Standard der Leit- und Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk, Zuglenk-rechner)
- durchschnittliche bis hohe Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 1,15

3. Strecken

- Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen

Faktor 0,4

Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen

⇒ für alle Strecken Grundpreis x Faktor 0,4

Kriterium:

Leertriebwagenfahrten und Werkstattüberführungen werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.

4.4 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn AG

- 1) Einheitliches Trassenentgelt für Personen- und Güterverkehr, da die betrieblich-technischen Standards der Schienenwege der AKN Eisenbahn AG für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr gleichermaßen erforderlich sind.
- 2) Unterschiedliche Bepreisung der Strecken (hinterlegte Faktoren).
- 3) Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen (Einheitsbepreisung für alle Strecken).
- 4) Für die Nutzung der Schienenwege im Bereich Hmb-Billbrook (Industriestammgleise des GIB-Bereiches) wurden die Entgelte periodenbezogen (gemäß der Bedienungshäufigkeit) ermittelt.

Somit ergibt sich eine Entgeltberechnung pro Bedienungsfahrt.

Eine Bedienungsfahrt umfasst die Hin- und Rückfahrt zur Bedienung eines Industriestammgleises.

Anlage

Formulare für Trassenanmeldungen

- Regel-Reisezüge
- Regel-Güterzüge
- Sonderzüge

Trassenanmeldung für Regel-Reisezüge

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-303
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 - Trassenstudie
- für Reisezugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Takt-Verkehr ja nein

Express-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____ nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

Vorhandende Brh _____

Notbremsüberbrückung ja nein

PZB 90 - Version AKN - ja nein

AKN-Zugfunk ja nein

Dosto-Fahrzeuge ja nein

Besonderheiten _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Regel-Güterzüge

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-303
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 - Trassenstudie
- für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Güterverkehrs-Lz-Fahrt ja nein

Bedienung von Güterverkehrsstellen, ja nein

wenn ja welche _____

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____ nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

Vorhandene Brh _____

PZB 90 - Version AKN - ja nein

AKN-Zugfunk ja nein

Kombinierter Ladungsverkehr ja nein

Gefahrgut ja nein

Lademaßüberschreitung ja nein

Besonderheiten _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Sonderzüge

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 Trassenstudie
 für Sonderzugtrassen

A. Angaben über den Zuglauf				<input type="checkbox"/> Reisezug <input type="checkbox"/> Güterzug
a)	am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
b)	am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
c)	am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
d)	am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
Laufweg (genaue Streckenangabe) zu				
a)				
b)				
c)				
d)				
Unterwegshalte (Haltedauer/-art)				
a)				
b)				
c)				
d)				
Besonderheiten:				
B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen				
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)			
Triebfahrzeug (Baureihe): vglb. DB-Baureihe:		<input type="checkbox"/> Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Dampflokom (Kohle) <input type="checkbox"/> Dampflokom (Öl)	
Höchstgeschwindigkeit:		km/h	bei Dampflokom: vorwärts km/h rückwärts km/h
Fahrzeugausrüstung:			
Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussung der Bauart PZB 90 "Version AKN"			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt AKN-Zugfunk			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei Dampfloks: zweimännige Besetzung ist sichergestellt		
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen			
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.			
Wagenzug			
Bremsstellung			
vorhandene Bremsleistung			
Wagenzuggewicht	t	Achsen	
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m
Höchstgeschwindigkeit	km/h		
Bei Reisezügen		Bei Güterzügen	
NBÜ vorhanden : <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Ladegut:	
		Klasse:	Stoff-Nr.: Gefahrgutklasse:
		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:
		KV-Profil-Nr.: P C	/ P C
bei Wendezug: Tfz schiebt		von	bis
Schiebelok (Baureihe)		von	bis <input type="checkbox"/> gekuppelt
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters gewünscht			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls ja, von		bis	
Versicherung:			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.			

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers