

**Schiennetz-Benutzungsbedingungen
der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
- Allgemeiner Teil (SNB-AT) -**

Stand: 01. September 2005

	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	Schiennetz-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).

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen
der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
- Besonderer Teil (SNB-BT) -**

Stand: 01. September 2005

	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	2
2. Infrastrukturbeschreibung	
2.1 Definition des Netzes	2
2.2 Verkehrliche Einschränkungen	3
2.2.1 Gefahrgut	3
2.2.2 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	3
2.2.3 Geschwindigkeitsrestriktionen	3
3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität	
3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz	3
3.1.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)	4
3.1.2 Zugfunk	4
3.2 Notfallmanagement	4
3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren	4
3.3.1 Angebotsfrist bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr)	4
3.3.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen	5
3.3.3 Trassenstornierung	5
3.3.4 Fahrplananpassungen bei Regel- und Sondertrassen während einer Fahrplanperiode	5
3.3.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	6

3.3.6	Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	6
3.4	Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	7
4.	Entgeltgrundsätze	
4.1	Umfang der Pflichtleistung	7
4.2	Berechnung der Entgelthöhen	8
4.3	Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH	8
5.	Anlage Formulare für Trassenanmeldungen	

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH 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 Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH 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) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH 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 Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH abschließt.

Daneben besteht die Möglichkeit zum Abschluss von Infrastrukturanschlussverträgen.

Die AKN Eisenbahn AG ist Betriebsführer für das Schienennetz der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH. Daher ist die AKN Eisenbahn AG der Ansprechpartner für den Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Bundesanzeiger.

Herausgeber der SNB: Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
Heidbergstraße 101 - 111
22846 Norderstedt

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 Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH dargestellt und erläutert.

Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd

- Zweigleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4
- Betriebsverfahren: Konzernrichtlinie 408
- Stärkste Streckenneigung: 35 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW, PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:

In Ulzburg Süd besteht der Übergang zum Streckennetz der AKN Eisenbahn AG.

Im Bahnhof Norderstedt ist das Industriestammgleis Harkshörn der Stadt Norderstedt an die Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd angeschlossen.

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
- 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 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.

2.2.3 Geschwindigkeitsrestriktionen

Siehe Punkt 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 des Betriebsführers AKN Eisenbahn AG entsprechen.

3.1.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)

Aufgrund der auf den Schienennetzen der AKN Eisenbahn AG (AKN) und der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN) 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 und VGN 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 und der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH 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 Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH 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 eine 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 ausgelöst, 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

Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen

Auf der Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd wird ein stark 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.

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

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

4.3 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

- 1) Einheitliches Trassenentgelt für Personen- und Güterverkehr, da die betrieblich-technischen Standards der Schienenwege der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr gleichermaßen erforderlich sind.
- 2) Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen unterliegen einer Einheitsbepreisung für alle Strecken. Leertriebwagenfahrten und Werkstattüberführungen werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.

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 _____
Vorhandende 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 Dampflokom: 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; Schwerewagen			
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerewagen): 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: Tzf 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

**Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
- Allgemeiner Teil (NBS-AT) -**

Stand: 15. September 2005

**Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der
Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
- Allgemeiner Teil (NBS-AT) -
Stand: 15. September 2005**

	Seite
0. Verzeichnis der Abkürzungen	1
1. Zweck und Geltungsbereich	
2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	
2.1 Genehmigung	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 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	6
4. Nutzungsentgelt	
4.1 Bemessungsgrundlage	6
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltminderungen und Aufschläge	6
4.3 Umsatzsteuer	6
4.4 Zahlungsweise	6
4.5 Aufrechnungsbefugnis	7
5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	
5.1 Grundsätze	7
5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen	7
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	8
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	8

	Seite
5.5 Mitfahren im Führerraum	9
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	9
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	9
6. Haftung	
6.1 Grundsatz	9
6.2 Mitverschulden	10
6.3 Haftung der Mitarbeiter	10
6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	10
6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	10
7. Gefahren für die Umwelt	
7.1 Grundsatz	11
7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen	11
7.3 Bodenkontaminationen	11
7.4 EIU als Zustandsstörer	11
8. Gegenseitigkeit	11

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
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
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
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1** Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2** Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung 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 EIU.
- 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.
- 1.5** Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahreinheiten usw.).

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung

- 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 eine Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.
- 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.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt das EVU dem EIU 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 EIU 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 für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (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 Das EIU 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 für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)

entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz der Fahrzeuge auf andere Weise gewährleistet ist.

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 EIU nach.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Das EIU 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 vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
 - bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.5.3** Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- 2.5.4** Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorklage) 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 EIU. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt das EIU dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Es kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des EIU sind.
- 3.1.3** Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, kann das EIU im Rahmen des § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Das EIU soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Das EIU kann abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Es 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 Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des EIU.

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

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 das EIU.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 EIU 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 den vereinbarten Nutzungen

5.2.1 Das EIU 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.

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),

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 von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

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

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU 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 das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Nutzungen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Konfliktbewältigung (§ 10 Abs. 6 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 benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

5.3.6 Das EIU 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

Das EIU 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 EIU 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 Das EIU 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

Das EIU 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 es die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Das EIU ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Es 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 Das EIU das EVU unverzüglich.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (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 EIU 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. Das EIU kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

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 EIU 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 von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung 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 Nutzung, 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 EIU 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 EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst das EIU 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 EIU als Zustandsstörer

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU 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 tätiges EIU (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) des EIU abweichen, so kann das EIU, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie er selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

**Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH
- Besonderer Teil (NBS-BT) -**

Stand: 15. September 2005

	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	2
2. Beschreibung der Serviceeinrichtungen	
2.1 Stationen in den Personenbahnhöfen	2
3. Grundsätze und Kriterien für den Zugang zu Serviceeinrichtungen	
3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen	3
3.2 Antrags- und Zuweisungsverfahren sowie Zugangsbedingungen	3
3.2.1 Stationsnutzung	3
4. Entgeltgrundsätze	
4.1 Umfang der Pflichtleistung	5
4.1.1 Stationen	5
4.2 Berechnung der Entgelthöhen	6
4.2.1 Stationen	6
4.3 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH	6
4.3.1 Stationen	6

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

2. Beschreibung der Serviceeinrichtungen

2.1 Stationen in den Personenbahnhöfen

Die Stationen in den Personenbahnhöfen stehen den Reisenden für das Ein-, Aus- und Umsteigen zur Verfügung.

Wesentlich für die Nutzung der Stationen sind die Ausstattungs- und Funktionsmerkmale.

Daher werden die Stationen in 2 Kategorien eingeteilt.

Kategorie 1 ⇒ Durchschnittlicher Ausrüstungs- und Funktionsstandard

Dieser beinhaltet:

- Bahnsteigüberdachung
- Info-Vitrinen
- Bahnsteigbeleuchtung
- Fahrscheinautomat
- Beschallung durch Bahnsteiglautsprecher
- Außen- bzw. Mittelbahnsteig
- Teilweise Videoüberwachung

Kategorie 2 ⇒ Umsteigestation

Ausrüstungs- und Funktionsstandard wie Kategorie 1.

Mehrere Eisenbahnlinien frequentieren die Station.

Stationen sind auf der Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd verfügbar.

3. Grundsätze und Kriterien für den Zugang zu Serviceleistungen

3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen

Die Betrieblich-technischen Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz müssen gemäß der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH erfüllt sein.

3.2 Antrags- und Zuweisungsverfahren sowie Zugangsbedingungen

3.2.1 Stationsnutzung

Die Nutzung der Stationen setzt deren Anmeldung durch den Zugangsberechtigten nach Maßgabe dieses Abschnitts voraus.

Anmeldungen

Anmeldungen für die Stationsbenutzung müssen zum Anmeldetermin schriftlich vorliegen. Die Anmeldung durch den Zugangsberechtigten hat spätestens 8 Monate vor Fahrplanwechsel zu erfolgen. Die Anmeldung muss mindestens enthalten:

- Stationsbezeichnung
- je Station
 - ⇒ Anzahl Halte je Tag; ⇒ Zuglänge je Halt; ⇒ Verkehrstage.
- Zugnummer
- Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die in der Lage sind, für den Zugangsberechtigten rechtsverbindliche Erklärungen abzugeben oder entgegenzunehmen und erforderliche Auskünfte zu geben.

Fehlende Angaben fordert die AKN Eisenbahn AG bei den vom Zugangsberechtigten benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, die fehlenden Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermittelt der Zugangsberechtigte innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die AKN Eisenbahn AG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Ändert der Zugangsberechtigte seine Anmeldung später ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf den Zugangsberechtigten über.

Vertragsangebot

Bei fristgerecht eingegangenen Anmeldungen erhält der Zugangsberechtigte innerhalb einer angemessenen Frist, spätestens 8 Wochen nach Eingang der Anmeldung, ein schriftliches Angebot zum Abschluss eines Nutzungsvertrages, an das die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH vier Wochen gebunden ist. Geht ihr innerhalb dieser Frist keine schriftliche Annahme des Angebots zu, ist sie berechtigt, die Anmeldung abzulehnen.

Betriebliche Informationen zu einzelnen Zugfahrten

1. Informationen an den Zugangsberechtigten

Die AKN Eisenbahn AG informiert den Zugangsberechtigten auf Nachfrage über die zur Betriebsabwicklung der Eisenbahninfrastruktur von Personenbahnhöfen erforderlichen Daten. Insbesondere stellt sie sicher, dass der Zugangsberechtigte über Bauarbeiten in den Personenbahnhöfen und sich daraus ergebende Betriebseinschränkungen oder Betriebsänderungen informiert wird.

2. Informationen des Zugangsberechtigten

Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass die AKN Eisenbahn AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung, An- und Abfahrtszeiten je Station und Laufweg des Zuges mit sämtlichen Halten des Zuges mit seiner Länge und Fahrzeuganzahl bei Abweichung von der Anmeldung;
- b) etwaige Besonderheiten (z.B. gefährliche Güter gemäß GGVSE/RID, außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen, Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf);
- c) andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben.

3. Reisendeninformationen

Die AKN Eisenbahn AG behält sich das ausschließliche Recht vor, in den Stationen über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge des Zugangsberechtigten die Reisenden anhand der ihr vorliegenden Daten zu informieren.

Berechnung der Halte

Für die Berechnung der Halte werden nur die ausfahrenden Züge berücksichtigt.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Mit dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtungen sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen abgegolten:

4.1.1 Stationen

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung der Serviceeinrichtungen
- 2) Die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Serviceeinrichtungen
- 3) Bereitstellung von Informationen gemäß Punkt 3.2.1
- 4) Stationsnamensschild:
Auf jeder Station befinden sich Bahnstationsnamensschilder in angemessener Zahl, die den Namen der Station in deutscher Sprache anzeigen.
- 5) Fahrplanaushang:
Die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH bringt an allen Stationen, die planmäßig vom Zugangsberechtigten bedient werden, einen Fahrplanaushang an. Die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH aktualisiert die Fahrplanaushänge jeweils zum Fahrplanwechsel. Wünscht der Zugangsberechtigte eine zusätzliche Aktualisierung, so ist diese Leistung gesondert zu vereinbaren und zu vergüten.
- 6) Informationsflächen für den Zugangsberechtigten:
Die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH stellt Informationsflächen zur Verfügung. Der Zugangsberechtigte darf diese Informationsflächen ausschließlich für verkehrliche Informationen (Tarife, Liniennetzplan) verwenden.
- 7) Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter:
Die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH stellt dem Zugangsberechtigten Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter kostenfrei zur Verfügung. Die Kosten für Aufstellung einschließlich Stromanschluss, Betrieb, anfallende Energiekosten sowie aller weiteren Kosten trägt der Zugangsberechtigte.
- 8) Wegeleitsystem, Beschilderung:
Zur Orientierung der Reisenden bringt die Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH auf den Stationen ein dem Reisendenaufkommen angepasstes Wegeleitsystem an.

- 9) Reinigung in Intervallen, die abhängig vom Reisendenaufkommen und Größe der Stationen sind.
- 10) Abfallbehälter werden in regelmäßigen Abständen geleert.
- 11) Reisendeninformationen über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

4.2.1 Stationen

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

Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Bahnsteiganlagen
- Kosten der Transportleitung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen
- Verwaltungskosten lt. Kosten- und Leistungsrechnung

von diesen Kosten werden abgezogen:

- Aktivierte Eigenleistungen

Entstehende Kosten für Infrastruktur
geplante Zughalte

⇒ Stationspreis / Zughalt

4.3 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH

4.3.1 Stationen

Berechnung der Entgelte für Stationsnutzung auf Grundlage der Stationskategorien (siehe Punkt 2.1).