Schienennetz-Nutzungsbedingungen

der AKN Eisenbahn GmbH

- Allgemeiner Teil (SNB-AT) -

gültig ab 12. Dezember 2027

Inhalt

0 Verzeichnis der Abkürzungen ... 4
1 Zweck und Geltungsbereich ... 5
2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen ... 5
2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung ... 5
2.2 Haftpflichtversicherung ... 7
2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis ... 7
2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge ... 8
2.5 Sicherheitsleistung ... 8
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ... 9
3.1 Allgemeines ... 9
3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen ... 9
3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ... 10
3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr ... 10
3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege ... 11
3.6 Rahmenverträge ... 11
3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens ... 11
4 Nutzungsentgelt ... 13
4.1 Bemessungsgrundlage ... 13
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge ... 13
4.3 Umsatzsteuer ... 13
4.4 Zahlungsweise ... 13
4.5 Aufrechnungsbefugnis ... 13
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ... 14
5.1 Grundsätze ... 14
5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten ... 14
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung ... 14
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis ... 15
5.5 Mitfahrt im Führerraum ... 15
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur ... 15
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ... 16
6 Haftung ... 16
6.1 Grundsatz ... 16

6.2 Mitverschulden ... 16
6.3 Haftung der Mitarbeiter ... 16
6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher ... 17
6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan ... 17
7 Gefahren für die Umwelt ... 18
7.1 Grundsatz ... 18
7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen ... 18
7.3 Bodenkontaminationen ... 18
7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU ... 18

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	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
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPflG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der der Schienenwege - Besonderer Teil
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1 Zweck und Geltungsbereich

1.1 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich

- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen - und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (SNB-BT).

1.4 Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT gehen den Regelungen in den SNB-AT vor.

1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.

1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

1.7 Allein rechtsverbindlich sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung

2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:

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

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG

oder

- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

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

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

- schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat

oder

- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

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

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG

oder

- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

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

Bedarf der Fahrzeughalter keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

- schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat

oder

- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

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

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

2.2 Haftpflichtversicherung

2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflicht schadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

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

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

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur 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. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

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

2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt 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 sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn er hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

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

a) im Anwendungsbereich der EIGV den Anforderungen dieser Verordnung,

b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)

entsprechen.

Sie müssen über eine Inbetriebnahmegenehmigung verfügen (Satz 1 Buchstabe a)) oder von

der zuständigen Behörde abgenommen sein (Satz 1 Buchstabe b)).

Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

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

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn die Bonitätsbewertung des Zugangsberechtigten nahelegt, dass er bei der regelmäßigen Zahlung der Trassenentgelte Schwierigkeiten haben könnte. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstabe a) und c) ERegG.

2.5.2 Einzelheiten zur Bonitätsbewertung ergeben sich aus den SNB-BT.

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 Vorausklage) erbracht werden.

2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist der Betreiber der Schienenwege ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

2.5.6 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 zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Unterlagen, wie z. B. Fahrplananordnungen, das Streckenbuch oder das Geschwindigkeitsheft, werden den Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege kostenlos jeweils in Form einer Pdf-Datei per E-Mail zugeschickt. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz- Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber der Schienenwege fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24.00 Uhr.

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

3.3.3 Beteiligte (§ 53 Abs. 1 Satz 4 ERegG) können einen Monat lang in Textform Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen.

Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.

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

3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

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

3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans

(Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

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

a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),

b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),

c) Probefahrten (Versuchszüge),

d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen,

sofern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt

ist.

3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangs- berechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.6 Rahmenverträge

Der Abschluss von Rahmenverträgen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität ist ausgeschlossen.

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

3.7.1 Der Betreiber der Schienenwege erstellt im Rahmen von Konstruktionsspielräumen Trassenangebote ohne Rücksprache mit den Zugangsberechtigten. Die Konstruktionsspielräume betragen

- im Personenverkehr: +/- 3 Minuten
- in allen übrigen Fällen: +/- 15 Minuten.

3.7.2 Reichen die Konstruktionsspielräume zur Konfliktbeseitigung nicht aus oder kann im Rahmen der Konstruktionsspielräume dem Wunsch eines Zugangsberechtigten auf Anschlussbindung oder Trassenverknüpfung nicht Rechnung getragen werden, wirkt der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten nach Maßgabe folgender Grundsätze auf einvernehmliche Lösungen hin:

3.7.2.1 Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen. Zu diesem Zweck stellt ihnen der Betreiber der Schienenwege die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich in Textform zur Verfügung:

a) die von allen übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb einer auf die konfligierenden Anträge bezogenen Bandbreite von +/- 60 Minuten im Personenverkehr und +/- 120 Minuten in allen übrigen Fällen beantragten Zugtrassen,

b) die für alle übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb der vorstehend unter a) genannten Bandbreiten vorläufig konstruierten Zugtrassen,

c) die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken vom Betreiber der Schienenwege oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,

d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

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

3.7.2.2 Bei Vorliegen einfacher Verhältnisse kann der Betreiber der Schienenwege bilateral – in der Regel fernmündlich – demjenigen Zugangsberechtigten unter Angabe von Ort und Zeit des Konflikts eine alternative Zugtrasse vorschlagen, von dessen Antrag die vorgeschlagene Zugtrasse am wenigsten abweicht oder bei dem die Folgebelastung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen zum Beispiel dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsberechtigte keine unverhältnismäßige Folgebelastung (z. B. Beeinträchtigung von Taktverkehren, Verlust von Anschlussbindungen oder Trassenverknüpfungen) zur Konfliktlösung in Kauf nehmen müssten. Führen bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg, nimmt der Betreiber der Schienenwege Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf.

3.7.2.3 Der Betreiber der Schienenwege stellt die notwendigen Informationen bereit, ohne dass die Identität von Zugangsberechtigten offengelegt wird, es sei denn, die betreffenden Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt. Der Betreiber der Schienenwege verhandelt mit allen Zugangsberechtigten, die einer Offenlegung ihrer Identität nicht zugestimmt haben, bilateral.

3.7.2.4 Kommt eine Einigung zustande, unterrichtet der Betreiber der Schienenwege unverzüglich die Zugangsberechtigten, von deren Anträgen abgewichen werden soll, in Textform über das Verhandlungsergebnis. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG.

3.7.3 Hat ein Zugangsberechtigter in den vergangenen zwei Netzfahrplanperioden nicht jeweils mindestens 70 Prozent der vereinbarten Trassen auch tatsächlich in Anspruch genommen, werden seine Trassenanmeldungen abweichend von Punkt 3.7.2 und § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG nachrangig behandelt, soweit nicht die von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten sich auf eine einvernehmliche Lösung des Konflikts verständigt haben.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

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

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber der Schienenwege.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege zu entrichtende Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen.

Der Betreiber der Schienenwege kann im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

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

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

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

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

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

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,

c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage),

d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

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

a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),

b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Brems-vermögen, 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 verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Schienenwege die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz- Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 52 Abs. 7 ERegG) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

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

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

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

5.5 Mitfahrt im Führerraum

5.5.1 Der Betreiber der Schienenwege bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur 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 an- gemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

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

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jederzeit durchführen. Er nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität und führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Der Betreiber der Schienenwege informiert über Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jeweils unverzüglich. Dies gilt nicht im Falle von Ad-hoc-Maßnahmen, die nur mit kurzzeitigen oder sonst geringfügigen Nutzungseinschränkungen verbunden sind. Die EVU werden in Textform per E-Mail über die Nutzungseinschränkungen informiert.

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und die damit verbundenen Nutzungseinschränkungen werden zusätzlich auf der Homepage der AKN unter www.akn.de im Link Geschäftskunden/Infrastruktur/Infrastrukturnutzung (https://akn.de/infrastrukturnutzung.html) als Download "Jahresbaubetriebsplan" im Pdf-Format veröffentlicht.

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

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

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

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPflG 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 der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachen- de Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Um- ständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.