



Eisenbahninfrastrukturgesellschaft
Aurich-Emden mbH

Ausgabe vom 10.06.15

Änderungsindex 000

Redaktion Ralf Krüger

Schienennetz-Benutzungsbedingungen

- Allgemeiner Teil SNB-AT -

der

Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH

Ubbo-Lorenz-Platz 1 26603 Aurich

04941 6042681

Inhalt

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allg. Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes
- 2.2 Haftpflichtversicherung
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
- 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
- 2.5 Sicherheitsleistung

3 Benutzung der Infrastruktur

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Anträge auf Zuweisung von Trassen
- 3.3 Zuweisung von Trassen
- 3.4 Gelegenheitsverkehre
- 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
- 3.6 Rahmenverträge
- 3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahren

4 Nutzungsentgelt

- 4.1 Bemessungsgrundlage
- 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe/Aufschläge
- 4.3 Umsatzsteuer
- 4.4 Zahlungsweise
- 4.5 Aufrechnungsbefugnis

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten
- 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
- 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
- 5.5 Mitfahrt im Führerhaus
- 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur
- 5.7 Instandhaltung, Baumaßnahmen

6 Haftung

- 6.1 Grundsatz
- 6.2 Mitverschulden
- 6.3 Haftung der Mitarbeiter

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

6.5 Abweichung vom vereinbarten Fahrplan

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

7.3 Bodenkontamination

7.4 Ausgleichspflicht

Abkürzungen

ABl	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahn Gesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BT	Besonderer Teil
BZA	Beförderung Zugart, außergewöhnlich
EAE	Eisenbahninfrastrukturgesell. Aurich Emden
EBO	Eisenbahnbetriebsordnung
EBOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV	Eisenbahntarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung
HPfIG	Haftpflichtversicherung
LÜ	Ladeübermaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Örtl.BV	örtliche Betriebsvorschrift
RID	Ordnung für die internationale Beförderung gefährl. Güter
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag

1 Zweck und Geltungsbereich

1.1 Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich die diskriminierungsfreie Nutzung der Infrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der EAE und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Infrastruktur ergibt.

1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der EAE.

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

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §14 Abs.6 AEG legt das EVU eines der behördlichen Genehmigungen vor:

- Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach §6 Abs. 3 Nr.1 AEG
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der EG oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2.5.1992 über den den europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen
- eine Sicherheitsbescheinigung im Sinne §7a Abs.1 Satz 1 AEG
- eine fortgeltende Sicherheitsbescheinigung §38 Abs. 5a AEG nach §14 Abs 7 AEG in der bis 20.April 2007 geltenden Fassung
- zusätzliche nationale Bescheinigung nach § 7a Abs.4 Satz 1 AEG

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch.

Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass es schon vor dem 01.07.2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder die Aufnahme des Betriebes ab dem 01.07.2002 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 einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des §6 Abs. 3 Nr.2 AEG
- nach dem Recht eines anderen Mitgliedsstaates der EG oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 02.05.1992 über den europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.
- Sicherheitsbescheinigung im Sinne des §7a Abs.1 Satz 1 AEG oder einer gemäß §38 Abs.5a AEG fortgeltender Sicherheitsbescheinigung nach §14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20.04.2007 geltenden Fassung
- zusätzliche nationale Bescheinigung gemäß §7a Abs 4 Satz 1 AEG

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

Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern dass er schon vor dem 1.7.2003 am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder die Aufnahme des Betriebes ab dem 1.7.2003 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 die EAE die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt die EAE gegebenenfalls im SNB-BT fest für welche Sprachen der Übersetzung verzichtet wird.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der EAE 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 EBHaftpfIV vom 21.12.1995 nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der EAE unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss soweit der aus der Anl.1 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil

des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderung des Gemeinschaftsrechts, im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eiseninfrastruktur geltenden 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 Die EAE vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis örtl. BV Kap- B11

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung soweit Anl.1 des transeuropäischen Eisenbahnsystems ersichtliche deutsche Teil transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderung des Gemeinschaftsrechts, im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eiseninfrastruktur geltenden EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahme-Genehmigung im Sinne der §§6 ff TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeuges auf andere Weise gewährleistet ist. §1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im SNB-BT 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 Die EAE macht die Benutzung der Infrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangs berechtigten bestehen.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere Bestehen:

- bei länger als einem Monat dauernden Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlichen zu entrichtenden Zahlung

- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes
- bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens

2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf 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 und 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 die EAE 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 ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im SNB-BT enthaltenden Vorschriften der EAE.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (zB. Fahrbahnunterlagen), stellt die EAE dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, wenn die Aktualität der Unterlage beachtet wird.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der EAE auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrbahnunterlagen, 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 SNB-BT enthaltenen Vorgaben

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die EAE fehlende oder berichtigende Unterlagen unverzüglich nach.

3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb für die Netzfahrplanerstellung vorgesehene 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 3 Werktagen nach Zugang der Mitteilung der EAE gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu 2 Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 gilt entsprechend.

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

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

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

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

3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von 5 Werktagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Trassen im Gelegenheitsverkehr

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt:

-bei Anträgen auf Zuweisung von Trassen (§14 Abs1 EIBV) außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer Frist von 4 Wochen,
-bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Trassen (§14 Abs2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen,
ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §14 Abs.6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3 von der Frist gemäß 3.4.2 kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Das sind :

- Zugfahrten die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (zB. Transporte von Stoffen der Klasse 7 RID)
- außergewöhnliche Transporte (zB. LÜ's)
- Probefahrten, Versuchszüge
- Fahrten mit Nebenfahrzeugen

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Trassen beträgt 4 Wochen, sofern in den SNB-BT 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 Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich gemäß 3.4.2 entsprechend. Die maximale Frist für die Entscheidung darf vier Wochen nicht überschreiten.

3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §14 Abs. 6 AEG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Trassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber von Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Trassen, 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 Trassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.6 Rahmenverträge

3.6.1 Anträge auf Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von der EAE im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß §7 Abs.4 EIBV festzulegenden Zeitraumes gestellt werden. Diese Anträge koordiniert die EAE

nach Maßgabe des §13 Abs.9 und 10 EIBV sowie der unter 3.7 getroffenen Regelungen.

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

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des §9 Abs.3 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

- Die EAE kann abweichend davon einzeln von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Trassen anbieten, die von den beantragten Trassen abweichen. Sie muss Verhandlungen mit allen Beteiligten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

- Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach §9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

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

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Nachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der EAE 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 die EAE.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der EAE zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungshinweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der EAE zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die EAE kann im SNB-BT Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den SNB-BT 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 Infrastruktur der EAE 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 Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

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

- den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (zB. Bauarbeiten, Langsamfahrstellen uä.)
- Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Infrastruktur, soweit sie für sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können
- die Position des Zuges

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

- Zusammensetzung des Zuges
- Lü, GGVSE/RID
- Unregelmäßigkeiten
- Zugnummer
- Name des LF's und Telefon-Nr

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten informieren sich die EAE und das EVU gegenseitig und unverzüglich.

5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung erfolgt schnellst möglich.

5.3.3 Das EVU hat selbstverschuldete Störungen schnellst möglich zu beseitigen und die Nutzung der Infrastruktur nicht unnötig auszudehnen. In jedem Fall kann die EAE Störungen des Betriebsablaufes auf Kosten des Verursachers beseitigen.

5.3.4 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden. In jedem Fall ist die EAE berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen.

5.3.5 Die EAE hat Störungen, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die EAE 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 der EAE 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 Führerstand

5.5.1 Die EAE bzw. seine von ihm legitimierte Personen dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Infrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerständen 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 Infrastruktur

Die EAE ist berechtigt, die Infrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert sie die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltung und Baumaßnahmen

5.7.1 Die EAE führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Die EAE nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltenen Schienenwegkapazitäten. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem SNB-BT. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt 6.5.

5.7.3 Die EAE kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, dulden jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU unverzüglich.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die SNB-AT und –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.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen der EAE und dem EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt, nicht wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden 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 jeweiligen haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Verursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der EAE oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege nutzen gilt folgendes.

- Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen hat, ist es von der Haftung frei.
- im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann im 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, 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 SNB-BT 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 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 Explosion-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte

Betriebsstelle der EAE zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen nach dem Notfallplan der EAE notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontamination

Bei einer Bodenkontamination, die durch das EVU (auch unverschuldet) verursacht worden sind, veranlasst die EAE die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der Verursacher. Ist der nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen EAE und EVU

Ist die EAE als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU (auch unverschuldet) verursacht worden sind, trägt das EVU die der EAE entstehenden Kosten. Hat die EAE zur Verursachung beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach 6.4.