



# **Schienennetz-Nutzungsbedingungen**

## **(SNB)**

### **Allgemeiner Teil**

**Gültig ab 13. Dezember 2020**

**Stand vom 15. Oktober 2020**

## Inhalt

**Teil 1**                    **Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)**  
Basis: Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

**Teil 2**                    **Schienennetzbenutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)**

- Anlagen**            ⇨ Streckenübersicht
- ⇨ Geschwindigkeitstabelle
- ⇨ Entfernungstabelle
- ⇨ Trassenpreisliste

**Teil 1:**                **Schienennetz-Benutzungsbedingungen**  
**Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

Der Text des allgemeinen Teils der Schienennetz-Benutzungsbedingungen entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) herausgegebenen Empfehlung.

Die Rangier Service & Transport GmbH betreibt als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der Primstalbahn.

**Inhaltsverzeichnis:**

- 1 Zweck und Geltungsbereich
- 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzung
  - 2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
  - 2.2 Haftpflichtversicherung
  - 2.3 Anforderung an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
  - 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
  - 2.5 Sicherheitsleistungen
- 3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur
  - 3.1 Allgemeines
  - 3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
  - 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplangestaltung
  - 3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
  - 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen
  - 3.6 Rahmenverträge
  - 3.7 Koordinierungsverfahren
- 4 Nutzungsentgelt
  - 4.1 Bemessungsgrundlage
  - 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge
  - 4.3 Umsatzsteuer
  - 4.4 Zahlungsweise
  - 4.5 Aufrechnungsbefugnis
- 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien
  - 5.1 Grundsätze
  - 5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten
  - 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
  - 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
  - 5.5 Mitfahrt im Führerstand
  - 5.6 Veränderung betreffend die Eisenbahninfrastruktur
  - 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen
- 6 Haftung
  - 6.1 Grundsatz
  - 6.2 Mitverschulden
  - 6.3 Haftung der Mitarbeiter
  - 6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher
  - 6.5 Abweichung vom vereinbarten Fahrplan

## Schienennetznutzungsbedingungen-AT

---

- 7 Gefahren für die Umwelt
  - 7.1 Grundsatz
  - 7.2 Umweltgefährdende Einwirkung
  - 7.3 Bodenkontaminationen
  - 7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

## Verzeichnis der Abkürzungen

<b>Abs.</b>	<b>Absatz</b>
<b>AEG</b>	<b>Allgemeines Eisenbahngesetz</b>
<b>AT</b>	<b>Allgemeiner Teil</b>
<b>BGB</b>	<b>Bürgerliches Gesetzbuch</b>
<b>BGBI.</b>	<b>Bundesgesetzblatt</b>
<b>BOA</b>	<b>Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen</b>
<b>BT</b>	<b>Besonderer Teil</b>
<b>bzw.</b>	<b>Beziehungsweise</b>
<b>e.V.</b>	<b>eingetragener Verein</b>
<b>EBO</b>	<b>Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung</b>
<b>EBOA</b>	<b>Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen</b>
<b>EIBV</b>	<b>Eisenbahninfrasturktur-Benutzungsverordnung</b>
<b>EIGV</b>	<b>Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung</b>
<b>ESBO</b>	<b>Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen</b>
<b>EVU</b>	<b>Eisenbahnverkehrsunternehmen</b>
<b>ff.</b>	<b>Folgende</b>
<b>GGVSEB</b>	<b>Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt</b>
<b>HPfIG</b>	<b>Haftpflichtgesetz</b>
<b>Mbr</b>	<b>Mindestbremsenleistung</b>
<b>Nr.</b>	<b>Nummer</b>
<b>RID</b>	<b>Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter</b>
<b>RST</b>	<b>RST Rangier Service und Transport GmbH</b>
<b>SbV</b>	<b>Sammlung der betrieblichen Vorschriften</b>
<b>S.</b>	<b>Seite</b>
<b>SNB-AT</b>	<b>Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil</b>
<b>Usw.</b>	<b>und so weiter</b>
<b>VDV</b>	<b>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.</b>
<b>z. B.</b>	<b>zum Beispiel</b>

## 1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jeden 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 dem Betreiber der Schienenwege und dem Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angegebenen Leistungen ergibt.  
Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (SNB-BT). 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.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und denen von Ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

## 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

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

- 2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- Genehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG
- oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

Einen jährlichen Nachweis gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EV auf Grund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

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

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

oder

- einer gemäß §38 AEG fort geltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung.

oder

einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a 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 01. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat

oder

- ⇒ die Aufnahme des Betriebes ab dem 01. 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 einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG 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 AEG

oder

- ⇒ Einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates des Abkommens vom 02. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

⇒

Einen jährlichen Nachweis gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Halter von Eisenbahnfahrzeugen auf Grund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

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

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

oder

- ⇒ einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fort geltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung,

oder

⇒ einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a AEG erbringen.

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

eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist. Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

⇒ schon vor dem 01. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat,

oder

⇒ die Aufnahme des Betriebes ab dem 01. 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 ist eine beglaubigte Übersetzung in deutscher Sprache vorzulegen.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung hat das EVU unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

## 2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne des allgemeinen Eisenbahngesetzes gemäß § 14 ff. dem BdS unverzüglich schriftlich nach.

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

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

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

erfüllen und die deutsche Sprache 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 Genehmigungen.

2.3.3 Vor dem ersten Einsatz erfolgt die Vermittlung der Strecken- und Ortskenntnis (z.B. gemäß VDV-Schrift 755) an das Personal des EVU. Hierzu werden die erforderlichen Streckendaten bereitgestellt. Mit Zustimmung des EVU kann hierzu ein Erfüllungsgehilfe beauftragt werden.

Für die erstmalige Vermittlung der Strecken- und Ortskenntnis wird ein Entgelt nach der, zum Zeitpunkt der Vermittlung gültigen Preisliste erhoben. Nach der erstmaligen Einweisung kann das EVU seinen Mitarbeitern die Strecken- und Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

## 2.4 Anforderung an Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung



und Instandhaltung

- a) soweit aus der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) ersichtliche Teil des transeuropäischen Transportnetzes (TEN) benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)

entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahme Genehmigung im Sinne des Kapitel 1 ff. verfügen. Hier-von kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten ab-gewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf ande-re Weise gewährleistet ist.

- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit dem im be-sonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen bau-lichen 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 Sicherheitsleistungen

- 2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Ei-senbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Si-cherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsbe-rechtigte im Sinne des § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten be-stehen
  - bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen mo-natlich zu entrichtenden Zahlung sowie
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergange-nen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monat-lichen Gesamtentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

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

2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.

2.5.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

2.5.5 Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Si-

cherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:

- 2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.
- 2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- 2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- 2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden

### **3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

#### **3.1 Allgemeines**

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarung zulässig.

- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften der RST.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z.B. Fahrplanunterlagen), stellt die RST dem EVU zur Verfügung. Das EVU darf die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der RST auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarung erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

### **3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen**

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die RST fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplanes 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 vom Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von 3 Werktagen nach Zugang der Mitteilung gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrlangstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

### **3.3 Zuweisung von Zugtrassen**

- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens ab ersten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zum zweiten Montag im Monat Mai bei der RST eingegangen sein.
- 3.3.2 Die RST erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der im Punkt 3.3.1 festgelegten Frist An-

träge auf Zuweisung von Zugtrassen 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 gemäß Punkt 3.3.2.

3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift die RST innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen um Berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf der Frist wird der endgültige Netzfahrplan dem Besteller übermittelt.

3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanes gibt die RST das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG 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 Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr**

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplanes (Gelegenheitsverkehr) müssen mindestens 24 Stunden vor Verkehren des Zuges gestellt werden.

3.4.2 Wird durch den Berechtigten eine Prüfung der Zugtrasse gewünscht, ist die Bestellung mindestens 5 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehren abzugeben.

3.4.3 Die Übergabe des Fahrplanentwurfs erfolgt innerhalb von 2 Arbeitstagen. Der Berechtigte kann den Fahrplanentwurf innerhalb weiterer zwei Arbeitstage annehmen und eine verbindliche Bestellung tätigen.

3.4.4 In Fällen einer besonders aufwendigen Bearbeitung hat der Zugangsberechtigte den Antrag auf Trassenzuweisung 30 Arbeitstage im vor aus zu stellen.

Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen sind:

- a) Zugfahrten, die besonderer Sicherungsmaßnahmen bedürfen (z. B. Beförderung gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7)
- b) Außergewöhnliche Transporte (Lademaßüberschreitungen; außergewöhnliche Fahrzeuge)
- c) Probefahrten (Versuchszüge oder Fahrzeuge)
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen, wenn diese als außergewöhnliche Fahrzeuge behandelt werden müssen.

Die Frist über die Entscheidung des Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen.

3.4.5 Fälle, die einer besonders Aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrag auf Zuweisung einer Zugtrasse mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.3 entsprechend den Vorgaben der beteiligten Betreiber der Schienenwege. Die maximale Frist über die Entscheidung des Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch 4 Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.6 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 ERegG 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.

### **3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen**

3.5.1 Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege oder Serviceeinrichtungen betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle Beteiligten Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen über den Antrag unverzüglich entscheiden.

### **3.6 Rahmenverträge**

3.6.1 Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können zu jedem Zeitpunkt gestellt werden. Die Anträge werden durch die RST nach Maßgabe des § 49 ERegG sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen koordiniert.

### **3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

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

3.7.1 Der Betreiber der Schienenwege erstellt im Rahmen von Konstruktions-spielräumen Trassenangebote ohne Rücksprache mit den Zugangsberechtigten. Die Konstruktions-spielräume 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 die RST durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten nach Maßgabe folgender Grundsätze auf einvernehmliche Lösung hin:

**3.7.2.1** Die RST 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 die RST 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 bezogene 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 vorstehenden unter a) genannten Bandbreite vorläufigen konstruierten Zugtrassen,
- c) die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken der RST oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

**3.7.2.2** bei Vorliegen einfacher Verhältnisse kann die RST 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 Folgebelastrung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen z.B. dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsberechtigte keine unverhältnismäßige Folgebelastrung (z.B. Beeinträchtigung von Taktverkehren, Verlust von Anschlussbindungen oder Trassenverknüpfung) 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** Die RST stellt die notwendigen Informationen bereit, ohne dass die Identität der Zugangsberechtigten preisgegeben wird, es sei denn, die betreffenden Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt. Die RST verhandelt mit allen Zugangsberechtigten, die einer Offenlegung zugestimmt haben, bilateral.

**3.7.2.4** Kommt eine Einigung zustande, unterrichtet die RST unverzüglich die Zugangsberechtigten, von deren Anträgen abgewichen werden soll, in Textform über das Verhandlungsergebnis.



## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

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

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

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

### **4.3 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der RST 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 eigene Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der RST angegebenes Konto zu überweisen.

### **4.5 Aufrechnungsbefugnis**

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

## **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(nen) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist(sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

## **5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten**

- 5.2.1 Die RST 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 sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken könnten (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Änderungen der Signale, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrweges),
- b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit diese für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein könnten,
- c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage)

- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die RST über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Wagenliste)
- b) Etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zug, Lademaßüberschreitungen, Fahrzeuge mit besonderen Beförderungsbedingungen),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Verspätungsrelevanter Faktoren (z. Bsp. Fehlende Mbr, Ausfall Triebfahrzeug, Schäden an Eisenbahnfahrzeugen, die eine Weiterfahrt verhindern oder verzögern).

## **5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die RST und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die RST unterrichtet

den Zugangsberechtigten unverzüglich 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, dies ist technisch nicht möglich oder nicht zumutbar.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet die RST die Regelung an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gilt. Diese Regelungen sind als Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen für den Zugangsberechtigten verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung ist die RST berechtigt insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren zu lassen.
- 5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzuordnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahninfrastruktur nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (liegendegebliebener Zug oder Fahrzeug). In jedem Falle ist die RST als Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (Organisieren des Abschleppens eines liegendegebliebenen Zuges). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit dem gem. Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisung erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6 Die RST hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen.

#### **5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

Die RST hat jederzeit das Recht sich davon zu überzeugen, dass der Zugangsberechtigte (EVU oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen) seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebs notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der RST Fahrzeuge des EVU oder Halters von Eisenbahnfahrzeugen betreten und dessen Personal Weisung erteilen. Dieses hat den Weisungen Folge zu leisten.

#### **5.5 Mitfahrt im Führerstand**

- 5.5.1 Legitimierte Mitarbeiter der RST dürfen nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen auf den Führerständen der Fahrzeuge mitfahren um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können.

5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich. Die zugelassene Personenzahl auf dem Führerstand bestimmt das EVU bzw. der Halter des Eisenbahnfahrzeugs.

## **5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur**

Die RST 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 die RST die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## **5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

5.7.1 Durch die RST werden Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Durch die RST werden in der Regel die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität genutzt. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen auf Grund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetzbenutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vorhergesehenen Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Die RST ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchzuführen. Sie informiert den Zugangsberechtigten über die Auswirkung auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

## **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

### **6.2 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 Haftungverteilung bei unbekanntem Verursacher**

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 oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen 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 das EVU oder dem Halter von Eisenbahnfahrzeugen 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 Abweichung 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-Benutzungsbedingungen nichts anders vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

### **7 Gefahren für die Umwelt**

#### **7.1 Grundsatz**

- 7.1.1 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 den dafür vorgesehenen und zugelassenen Stellen erfolgen.

## 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

- 7.2.1 Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende aus den vom EVU verwendenden Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU die nächste besetzte Betriebsstelle der RST zu verständigen. Die Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (Notruf Polizei; Feuerwehr; Rettungsdienst usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der RST notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die hieraus entstandenen Kosten.

## 7.3 Bodenkontamination

- 7.3.1 Bei Bodenkontamination 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 der RST entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege zur Verursachung des Schadens bei des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend, von dem einem oder dem anderen Vertragspartner verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.