

Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Ablachtal-Bahn (AtB*) Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Gültig ab: 13.04.2012

*Im Folgenden Ablachtal-Bahn genannt

- 0. Verzeichnis der Abkürzungen**
- 1. Zweck und Geltungsbereich**
- 2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**
 - 2.1. Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme d. Betriebs, Zugangsberechtigung
 - 2.2. Haftpflichtversicherung
 - 2.3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
 - 2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge
 - 2.5. Sicherheitsleistung
- 3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**
 - 3.1. Allgemeines
 - 3.2. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
 - 3.3. Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
 - 3.4. Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
 - 3.5. Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
 - 3.6. Rahmenverträge
 - 3.7. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens
- 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. Information zu einzelnen Zugfahrten
 - 5.3. Störungen in der Betriebsabwicklung
 - 5.4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
 - 5.5. Mitfahrt im Führerraum
 - 5.6. Veränderungen 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. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

7. Gefahren für die Umwelt

- 7.1. Grundsatz
- 7.2. Umweltgefährdende Einwirkungen
- 7.3. Bodenkontaminationen
- 7.4. Ablachtal-Bahn als Zustandsstörer

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
AtB	Ablachtal-Bahn
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung
EBOA	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung von Anschlussbahnen
EBHaftpflV	Eisenbahn-Haftpflichtverordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
EBzugV	Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FdL	Fahrdienstleiter
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
LEisenbG Ba-Wü	Landeseisenbahngesetz für Baden-Württemberg
Nr.	Nummer
Obri-NE	Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB-AT	Schienenetz-Benutzungsbedingungen der Ablachtal-Bahn Allgemeiner Teil

SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Ablachtal-Bahn Besonderer Teil
TEIV usw.	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung und so weiter
VDV z.B.	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. zum Beispiel

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1. Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2. Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Nutzung bestimmter Strecken, örtlicher Anlagen sowie der Inanspruchnahme sonstiger Leistungen / Lieferungen der Ablachtal-Bahn durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zum Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen ergibt.
- 1.3. Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.4. Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig 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 § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
 - einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
 - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
 - einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
 - einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
 - einer zusätzlichen nationalen 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 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.

Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß §14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage

des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.

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 Genehmigung ist:

- einer Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
 - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb Als Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
 - Einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
 - einer zusätzlichen nationalen 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 zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen 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 die Ablachtal-Bahn die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache.

2.1.4. Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der Ablachtal-Bahn unverzüglich schriftlich mit.

2.2. Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101) nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der Ablachtal-Bahn unverzüglich schriftlich an.

2.3. Anforderung an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1. Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts
- im Übrigen 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 gemäß VDV-Schrift 753.
- 2.3.3. Vor Befahrung des Streckennetzes der Ablachtal-Bahn ist eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die örtlichen Besonderheiten sowie eine Streckenkenntnis zwingend erforderlich. Die Einweisung erfolgt ausschließlich durch die Ablachtal-Bahn oder seines Erfüllungsgehilfen nach den Richtlinien der VDV Schrift 755

2.4. Anforderung an die Fahrzeuge

- 2.4.1. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU müssen nach Bauweise, Ausrüstung, Abnahme sowie Instandhaltung den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen Standards auf den zu befahrenden Strecken entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein.
Andere als die für den Regelbetrieb verwendeten Fahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung der Ablachtal-Bahn zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU Fahrzeuge ohne Zustimmung, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden, auch ohne Verschulden.
- 2.4.2. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen 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 der Ablachtal-Bahn. Das EVU weist dies auf Verlangen der Ablachtal-Bahn vor dem Einsatz der Fahrzeuge durch eine Zulassungsbescheinigung der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörde oder anderen geeignete Bescheinigungen nach

2.5. Sicherheitsleistung

- 2.5.1. Die Ablachtal-Bahn macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zahlungsberechtigten können insbesondere bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung.
 - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
 - bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens
- 2.5.3. Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtendes durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- 2.5.4. Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

- 2.5.5. Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.
- 2.5.6. 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 Ablachtal-Bahn ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1. Allgemeines

- 3.1.1. Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schienennetz- Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften der Ablachtal – Bahn.
- 3.1.2. Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege entsprechend dem Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. SbV, Fahrplanunterlagen, Lage- und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU gegen die Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur in soweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.3. Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der Ablachtal – Bahn auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.
- 3.1.4. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

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 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. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.
- 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. Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit 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 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 der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6. 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
 - a. bei Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
 - b. bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.4.3. Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind:
 - a. Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z.B. Beförderung besonders gefährlichen Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
 - b. Außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
 - c. Probefahrten (Versuchszüge),
 - d. Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.
- 3.4.4. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die

Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

- 3.4.5. 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 Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

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 Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.6. Rahmenverträge

- 3.6.1. Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 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, kann der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 9 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a. 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.
- b. Der Betreiber der Schienenwege kann einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen.
- c. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

4. Nutzungsentgelt

4.1. Bemessungsgrundlage

- 4.1.1. Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der Ablachtal-Bahn.
- 4.1.2. Die einzelnen Fahrten mit den jeweiligen Zielorten werden vom FdL in Mengen bzw. Radolfzell protokolliert und am Monatsende an die Ablachtal-Bahn gemeldet. Ergänzend muss das EVU die nicht durch den FdL aufgezeichneten Nutzungen am Monatsende unter Angabe von Datum und Nutzung schriftlich melden (z.B. Kiesverladung im Bhf Krauchenwies).

4.2. Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der Ablachtal-Bahn 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 Ablachtal-Bahn.

4.3. Währung, Umsatzsteuer

Vom EVU zu zahlende Entgelte sind in Euro zu leisten und 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 der Ablachtal-Bahn zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5. Aufrechnungsbefugnis des EVU

Das EVU kann gegen Forderungen der Ablachtal-Bahn nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

4.6. Kautions

Die Verantwortung für die Reinigung von Grundstücken sowie von sonstigen Betriebsanlagen und Einrichtungen, die nach dem Nutzungsvertrag ausschließlich Zwecken des EVU dienen, obliegt dem jeweiligen Zugangsberechtigten der diese genutzt hat. Dies gilt unabhängig von der Art des gehandelten Gutes. Mit Ablauf des jeweiligen Nutzungsvertrages hat der Zugangsberechtigte die Anlagen besenrein zu übergeben. Erfolgt keine bzw. eine unzureichende Reinigung durch den Zugangsberechtigten, wird die Ablachtal-Bahn die Reinigung und Entsorgung zu Lasten des Zugangsberechtigten beauftragen und durchführen lassen.

4.7. Verzugszinsen

Bei Zahlungsverzug hat das EVU Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweils gültigen Diskontsatz der Deutschen Bundesbank und für jede schriftliche Mahnung 50,00 € als pauschalierte Mahnkosten zu zahlen.

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. Hierbei handelt es sich, soweit durch diese Übermittlung nicht die Rechte Dritter berührt werden, vor allem um Unfallberichte mit Schlussfolgerungen.

- 5.1.3. Die Vertragsparteien benennen spätestens 2 Wochen nach Vertragsabschluss schriftlich eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), 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 Ablachtal-Bahn stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a. Die Ablachtal-Bahn stellt sicher, dass das EVU über den Zustand der benutzten Infrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Änderungen der Qualität des Fahrwegs) rechtzeitig Informationen erhält.
 - b. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.
- 5.2.2. Das EVU stellt sicher, dass die Ablachtal-Bahn zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird.
- a. die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
 - b. etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen).
 - c. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).
 - d. Das EVU stellt sicher, dass per Email oder FAX der Ablachtal-Bahn rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges eine Kopie der Wagenliste mit den Abfahrts- und Ankunftsorten an folgende Adressen zu geht:
EBL: bruno.knoedler@t-online.de, 0 731 / 625 26
ÖBL: ablachtal-bahn@gmx.de, 0 75 76 / 777 - 386
 - e. Bei Bedarf sind verspätungsrelevante Faktoren (z.B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, etc.) oder andere, für die Leistungsabrechnung notwendige Angaben mitzuteilen.
 - f. Das EVU hat sich vor Fahrtantritt über die Vollständigkeit der Unterlagen und über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten zu informieren.
 - g. Es stellt sicher, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der Ablachtal-Bahn entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist betriebliche Entscheidungen im Namen des EVU zu treffen.

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 Ablachtal-Bahn und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die Ablachtal-Bahn 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 die Ablachtal-Bahn die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Dies sind die

BUVO-NE sowie die Regelungen in der SbV. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen zugänglich gemacht. Die Regelungen sind als Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

- 5.3.4. Zur Beseitigung der Störung kann die Ablachtal-Bahn insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen sowie Züge umleiten. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.
- 5.3.5. Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die Ablachtal-Bahn jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6. Kommt das EVU seiner Verpflichtung nicht nach und kann kein anderes Eisenbahnunternehmen an der Beseitigung der Störung mitwirken, räumt die Ablachtal-Bahn selbst die Infrastruktur bzw. lässt die Räumung auf Kosten des EVU durchführen. Die der Ablachtal-Bahn entstandenen Kosten hat das EVU zu tragen. Auf die Kosten findet Anlage 1 Anwendung. Folgeschäden, und insbesondere entgangener Umsatz und Gewinn sind ebenfalls zu ersetzen.
- 5.3.7. Die Ablachtal-Bahn 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

Die Ablachtal-Bahn hat auf ihrem 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 Ablachtal-Bahn 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. Die Ablachtal-Bahn bzw. die von ihr dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6. Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Die Ablachtal-Bahn 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. Die Ablachtal-Bahn 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. Die Ablachtal-Bahn nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden den EVU auf der Homepage der Ablachtal-Bahn (ablachtal-bahn.de) bekannt gegeben. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.
- 5.7.3. Der Betreiber der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich. Die Ablachtal-Bahn ist gegenüber dem EVU nicht zum Schadenersatz wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen verpflichtet, es sei denn, es besteht hierüber eine gesonderte Vereinbarung oder die Ablachtal-Bahn hat die Beeinträchtigung zu vertreten.

5.8. Dauer der Infrastrukturnutzung

Zeitliche Grundlage für die Dauer der Infrastrukturnutzung sind die anhand der vertraglich vereinbarten Leistungen erstellten und dem EVU zur Verfügung gestellten Fahrplanunterlagen. Das EVU hat die benutzte Infrastruktur fristgerecht freizumachen. Überschreitet das EVU die maßgeblichen Fristen, ist die Ablachtal-Bahn berechtigt, den Zug des EVU entsprechend Ziff. 3, Anlage 1 zu behandeln.

5.9. Zustand der Ver- und Entladestellen

Nach der Ver- bzw. Entladung von Schütt- oder Stückgütern ist das jeweilige Areal vom Verursacher wieder auf seine Kosten in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen. Dies betrifft sowohl den eigentlichen Bereich der Schienen und Schwellen, sowie die angrenzenden Flächen. Es darf zu keiner Zeit der Zugverkehr, insbesondere der Rangierbetrieb durch Ladegut gefährdet sein. Auf Einhaltung des Lichtraumprofils ist jederzeit zu achten. Die Ver- und Entladung sowie die Lagerung von Gütern auf den Flächen der Ablachtal-Bahn sind nur mit deren ausdrücklicher, vorheriger Zustimmung gestattet.

5.10. Änderungen der Infrastruktur auf Wunsch des EVU

Besonders, über die bestehende Infrastrukturqualität hinausgehende Ausstattungs- und Leistungswünsche des/der EVU sind hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der Ablachtal-Bahn zu vereinbaren.

6. Haftung

6.1. Grundsatz

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit diese Nutzungsbedingungen keine abweichenden Regelungen enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

6.2. Mitverschulden

§254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - §13 Haftpflichtgesetz gelten entsprechend. Die Vertragspartner haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

6.3. Haftungen der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die der Vertragspartner. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter des jeweils haftenden Vertragspartners ist nur diesem selbst unter Zugrundelegen seiner internen Vorschriften möglich.

6.4. Unbekannter Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, durch welchen Vertragspartner ein Schaden (bei Dritten oder bei dem anderen Partner) entstanden ist, haften beide Vertragspartner zu gleichen Teilen. Wenn weitere Eisenbahnunternehmen die Strecken oder Anlagen mitbenutzen, wird der Schaden im gleichen Verhältnis aufgeteilt, es sei denn, ein Vertragspartner kann nachweisen, dass er den Schaden nicht verursacht hat.

6.5. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (insbesondere Verspätungen), 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 SNB nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt. Entstehen einem anderen Eisenbahnunternehmen dadurch Schäden, sind diese durch das verursachende Eisenbahnunternehmen zu tragen.

6.6. Haftpflichtversicherung

Das EVU weist vor Inkrafttreten dieses Vertrages nach, dass es eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche, die sich - gleich aus welchem Rechtsgrund - aus den Nr. 4 und 5 ergeben können, abgeschlossen hat. Es weist den Fortbestand zum 01.06. jedes Jahres nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der Ablachtal-Bahn unverzüglich an.

7. Gefahren für die Umwelt

7.1. Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen. Eine Betankung von Fahrzeugen ist auf dem Bereich der Ablachtal-Bahn nicht erlaubt.

7.2. Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, und Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich die Ablachtal-Bahn zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortung des EVU

für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegende gesetzliche Pflicht (z.B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von örtlichen Anlagen, Bahnhöfen oder Teilen von diesen notwendig, trägt das EVU alle die der Ablachtal-Bahn entstandenen Kosten.

7.3. Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die Ablachtal-Bahn 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. Ablachtal-Bahn als Zustandsstörer

Ist die Ablachtal-Bahn aufgrund ihres Eigentums als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU oder seine Subunternehmer - auch ohne Verschulden - verursacht worden sind, trägt das EVU die der Ablachtal-Bahn entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.