



# Anlage 1

## Nutzungsbedingungen

### Allgemeiner Teil (NBS-AT)

Stand: 02. November 2011

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b>	<b>3</b>
2.1	Genehmigung	3
2.2	Haftpflichtversicherung	4
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	4
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	4
2.5	Sicherheitsleistung	5
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>5</b>
3.1	Allgemeines	5
3.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	5
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt</b>	<b>6</b>
4.1	Bemessungsgrundlage	6
4.2	Umsatzsteuer	6
4.3	Zahlungsweise	6
4.4	Aufrechnungsbefugnis	6
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b>	<b>6</b>
5.1	Grundsätze	6
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten	7
5.3	Störung in der Betriebsabwicklung	7
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	8
5.5	Mitfahrten im Führerraum	8
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	8
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	8
<b>6</b>	<b>Haftung</b>	<b>9</b>
6.1	Grundsatz	9
6.2	Mitverschulden	9
6.3	Haftung der Mitarbeiter	9
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	9
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	9
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt</b>	<b>10</b>
7.1	Grundsatz	10
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	10
7.3	Bodenkontaminationen	10
7.4	Ausgleichspflichten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und EVU	10
<b>8</b>	<b>Gegenseitigkeit</b>	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Bekanntmachung und Änderung</b>	<b>10</b>

## 1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
  - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung durch Eisenbahnfahrzeuge
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- 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

- 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.
- 2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
  - einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
  - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hier von abweichend legt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen er auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.
- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüglich schriftlich an.

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

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtungen gelten Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zu Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungshelfen bedienen.

## 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung 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 Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff TEIV verfügen.
- 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 des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

## **2.5 Sicherheitsleistung**

- 2.5.1 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatentgeltes oder
  - bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatentgeltes abzustellen.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- 2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußertem Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 in den Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften und Unterlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
- 3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach dem von Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

### **3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht das EIU der Schienenweg im Rahmen des § 10 Abs. 5 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann abweichend von Buchstabe a) einzeln von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 10 Abs. 6 EIBV.

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der gesamten Serviceeinrichtung sind die Entgeltgrundsätze des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

### **4.2 Umsatzsteuer**

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

### **4.3 Zahlungsweise**

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

### **4.4 Aufrechnungsbefugnis**

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

## **5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **5.1 Grundsätze**

- 5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

## 5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

- 5.2.1 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
  - b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) die Fahrplan- und Zugdaten (Ankunftsdatum, Soll-Ankunftszeit, Abfahrtsdatum, Soll-Abfahrtszeit, UIC-Kennzeichnung (Tfz), Wagenzuglänge, Gesamtlänge des Zuges, Gesamtgewicht der Ladung, Anzahl der beladenen Waggons, Anzahl der leeren Waggons,
  - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
  - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

Die Informationen der Fahrplan- und Zugdaten sind mit dem Anmeldeformular (Anlage 6) vorab per E-Mail an die Meldeadresse zu übersenden.

## 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 das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regelungen an, die beim ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU bei Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig kostenlos zu Verfügung gestellt.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb der Serviceeinrichtungen insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 und die vorgesehenen Vorrangregelung anwenden.

- 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 das Eisenbahninfrastrukturunternehmen jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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**

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Personen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2 Die Mitfahrt ist unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

#### **5.6 Veränderungen betreffend der Eisenbahninfrastruktur**

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 der die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

#### **5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

- 5.7.1 Das EIU ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 per Fax oder Mail.



## **6 Haftung**

### **6.1 Grundsatz**

- 6.1.1 Jeder Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
- 6.1.3 Im Verhältnis zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 1.000,-- Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

### **6.2 Mitverschulden**

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

### **6.3 Haftung der Mitarbeiter**

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

### **6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

### **6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung**

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

## **7 Gefahren für die Umwelt**

### **7.1 Grundsatz**

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

### **7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen**

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt.

Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### **7.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und EVU**

Ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zustandstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstehenden Kosten. Hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienenwege zur Verursachung des Schaden 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 Punkt 6.4.

## **8 Gegenseitigkeit**

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges EIU (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) des EIU abweichen, so kann das EIU, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie es selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

## **9 Bekanntmachung und Änderung**

Änderungen der ABB teilt der EIU dem EVU schriftlich mit. Sie gelten als genehmigt, wenn das EVU nicht binnen eines Monats nach Zugang der Änderungsmitteilung schriftlich widerspricht. Hierauf weist das EIU in der Änderungsmitteilung besonders hin.



# Anlage 2

## Nutzungsbedingungen

### Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: 02. November 2011

# Inhaltsverzeichnis

<b>3</b>	<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>3</b>
1.1	Einleitung	3
1.2	Veröffentlichungen und Impressum	3
1.3	Ansprechpartner	3
1.4	Neufassungen der NBS-AT / BT	3
<b>2</b>	<b>Ergänzungen der NBS-AT</b>	<b>4</b>
2.1	Verweise auf gesetzliche Vorschriften	4
2.2	Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen	4
2.3	Mahnungen	4
2.4	Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung	4
<b>3</b>	<b>Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen</b>	<b>4</b>
4.1	Vorübergehende betriebliche Anordnungen	4
4.2	Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme	4
4.3	Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb	5
4.4	Freimachen der benutzten Infrastruktur	5
4.5	Notfallmanagement	5
<b>5</b>	<b>Entgeltgrundsätze</b>	<b>5</b>

## 1 Allgemeine Informationen

### 1.1 Einleitung

Der Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim betreibt Eisenbahninfrastrukturanlagen als Serviceeinrichtungen im Hafengebiet Kelheim-Saal/Donau. Die Gleisanlagen schließen direkt an das Schienennetz der DB-Netz AG an. Der Hafen Kelheim-Saal (im folgenden EIU genannt) gewährt Zugangsberechtigten diskriminierungsfreien Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen nach Maßgabe ihrer Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT), der Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil (NBS-BT) sowie des Infrastrukturnutzungsvertrages des EIU. Die NBS-BT ergänzen die NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen.

Der Hafen Kelheim-Saal/Donau betreibt ausschließlich Serviceeinrichtungen mit örtlicher bzw. lokaler Bedeutung, deren betriebliche und technische Standards auf den Güterverkehr ausgelegt sind.

### 1.2 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichungen der NBS-AT / BT erfolgen im Internet unter: [www.hafen-kelheim.de](http://www.hafen-kelheim.de).

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

Zusätzlich erhalten Zugangsberechtigte, die einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem EIU geschlossen haben, per E-Mail oder Fax Informationen zu den Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen (z. B. Zustand der Eisenbahninfrastruktur, Unregelmäßigkeiten sowie zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß der NBS-AT Ziffer 5.2.1).

Herausgeber der NBS-AT / BT:

Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

### 1.3 Ansprechpartner

Der Zugangsberechtigte benennt dem EIU mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einen für die vertraglichen und einen für die betrieblichen Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens mit Telefon- und Faxnummer sowie E-Mailadresse, falls vorhanden (s. Anlage 5). Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen. Die Ansprechpartner des EIU können der Anlage 5 entnommen werden.

### 1.4 Neufassungen der NBS-AT / BT

Neufassungen und Änderungen der Nutzungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde überprüft. Das EIU ist verpflichtet ausschließlich die von der Regulierungsbehörde nicht beanstandeten Nutzungsbedingungen zu verwenden. Von der Regulierungsbehörde akzeptierte Änderungen der Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht und gleichzeitig den Zugangsberechtigten, die bereits ein Vertragsverhältnis in Form eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem EIU begründet haben, schriftlich mitgeteilt. Die Zugangsberechtigten haben das Recht, den Infrastrukturnutzungsvertrag mit einer Frist von einem Monat zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens der bislang geltenden Nutzungsbedingungen zu kündigen. Auf dieses Sonderkündigungsrecht weist das EIU die Zugangsberechtigten besonders hin.

## **2 Ergänzungen der NBS-AT**

### **2.1 Verweise auf gesetzliche Vorschriften**

In den NBS-AT und NBS-BT enthaltene Verweise auf gesetzliche Regelungen beziehen sich auf die Gesetze in ihrer jeweils aktuellen Fassung.

### **2.2 Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen**

Das EVU hat sich über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geltenden Regelwerke und Unterlagen sowie deren Aktualisierung gemäß NBS-AT Ziffer 3.1.2 zu informieren.

### **2.3 Mahnungen**

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Punkt 4.4 der NBS-AT in Verzug, so stellt das EIU nach der ersten unentgeltlichen Zahlungsaufforderung dem Zugangsberechtigten die dadurch entstandenen Kosten in Höhe von 10,—Euro in Rechnung. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei dem EIU Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

### **2.4 Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung**

Die Wahrnehmung von Rechten gemäß Punkt 5.5 der NBS-AT durch das EIU ist von der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters des EVU abhängig.

## **3 Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen**

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU setzt jeweils einen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag sowie die Zusendung der Fahrplan- und Zugdaten (s. Anlage 6) per E-Mail oder Fax an die Meldestelle der Serviceeinrichtungen, die befahren werden soll, voraus.

Mit Ende der Nutzung von Ladegleisen und Laderampen sind die Anlagen besenrein zu übergeben. Eventuelle Reinigungs- Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU entstehen, werden an das EVU nach Eingangsrechnung zzgl. 10 % Verwaltungskosten weiter verrechnet.

## **4 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen**

### **4.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen**

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleisabschnitte werden dem Zugangsberechtigten vom EIU unverzüglich mitgeteilt. Darüber hinaus informiert das EIU über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung gemäß Punkt 1.2 der NBS-BT.

### **4.2 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme**

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss nach Punkt 2.4.2 der NBS-AT mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen des EIU kompatibel sein. Die Fahrzeuge sind mit Zug- und Rangierfunk (Kanal A 23 und in Betriebsart C Kanal 22) auszustatten.

#### 4.3 Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb

Es gelten folgende Dispositionsregeln in aufgeführter Reihenfolge:

1. Dringliche Hilfszüge haben Vorrang vor allen anderen Fahrten,
2. Fahrplanmäßig pünktliche Züge in/aus dem Netz der DB Netz AG haben Vorrang für fahrplanmäßig unpünktlichen Zügen in/aus dem Netz der DB Netz AG,
3. Züge im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Zügen im Gelegenheitsverkehr
4. Bei nutzungskonkurrierenden Zügen des sonstigen Verkehrs, haben Züge zur direkten Belieferung von Hafensiedlern Vorrang;
5. Rangierfahrten;
6. Wagenabstellung für Ladeverkehr.

#### 4.4 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung des EIU in der vorgegebenen Zeit freizumachen.

Benutzt der Zugangsberechtigte Infrastrukturanlagen aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird das EIU den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht oder innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist das EIU berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu räumen. Der Punkt 5.3.5 der NBS-AT bleibt unberührt.

Hinsichtlich der Haftung des EIU für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Kapitel 6 der NBS-AT Anwendung mit der Maßgabe, dass die Haftung des EIU im Falle leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist, sofern nicht Leben, Körper, Gesundheit oder wesentliche Vertragspflichten verletzt werden. In letzterem Fall ist die Haftung auf den bei Vertragsschluss vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. In jedem Fall – mit Ausnahme von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – beschränkt sich die Haftung des EIU pro Schadensereignis auf einen Höchstbetrag in Höhe von 400.000,- Euro. Soweit der Schaden durch eine vom Zugangsberechtigten abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet das EIU nur für etwaige damit verbundene Nachteile des Zugangsberechtigten (z. B. höhere Versicherungsprämien, Zinsnachteile).

#### 4.5 Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse und Unfälle auf der Serviceeinrichtung des EIU sind dem jeweiligen örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter des EIU (s. Anlage 7) unverzüglich zu melden. Der Ereignisort darf nach einem Zwischenfall solange nicht verändert werden, bis der örtliche Eisenbahnbetriebsleiter des EIU die Unfallstelle / Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Gefährliche Ereignisse sind auch das Auffahren von Weichen.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die BUVO-NE in der jeweils aktuellen Fassung.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung gelten die folgenden Dispositionsregelungen:

Die Wiederherstellung des Betriebsflusses und die Minimierung der Gesamtverspätungen hat stets höchste Priorität.

1. Von der Infrastruktur der DB Netz AG auf die Eisenbahninfrastruktur des EIU ein- und ausfahrende Züge haben Vorrang vor Rangierfahrten,
2. Rangierfahrten.

### 5 Entgeltgrundsätze

Die Entgelthöhe für die Benutzung der gesamten Serviceeinrichtung regelt die Liste der Entgelte (Anlage 8).