

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 1 von 18

Schienennetz-

Benutzungsbedingungen

der

ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH

(SNB-ELS)

gültig ab: 04.08.2014

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 2 von 18

Inhaltsverzeichnis

0. Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1. Zweck, Geltungsbereich, Veröffentlichung.....	5
2. Zugangsvoraussetzungen	5
2.1. Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, nationale Bescheinigung.....	5
2.2. Haftpflichtversicherung.....	6
2.3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis.....	6
2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge des EVU.....	7
3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	7
3.1. Allgemeines.....	7
3.2. Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität.....	7
3.3. Zuweisung und Annahme von Fahrwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.....	8
3.4. Zuweisung und Annahme von Fahrwegkapazität im Gelegenheitsverkehr.....	8
3.5. Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege.....	9
3.6. Koordinierungsverfahren.....	9
4. Leistungsumfang, Entgeltbemessung.....	11
4.1. Leistungsumfang.....	11
4.2. Entgeltbemessung.....	11
4.3. Umsatzsteuer.....	12
4.4. Zahlungsweise.....	12
4.5. Aufrechnungsbefugnis.....	12
5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien EVU und ELS.....	13
5.1. Grundsätze.....	13
5.2. Information zu einzelnen Zugfahrten.....	13
5.3. Störungen in der Betriebsabwicklung.....	14
5.4. Prüfungs- und Betreuungsrecht, Weisungsbefugnis.....	14
5.5. Mitfahrt im Führerraum.....	15
5.6. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur.....	15
5.7. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	15
6. Haftung.....	16
6.1. Grundsatz.....	16
6.2. Mitverschulden.....	16
6.3. Haftung der Mitarbeiter.....	16
6.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher.....	16

Bahninfrastruktur	Schiennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 3 von 18

6.5. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan.....	17
7. Gefahren für die Umwelt.....	17
7.1. Grundsatz.....	17
7.2. Umwelt gefährdende Einwirkungen.....	17
7.3. Bodenkontaminationen.....	17
7.4. Ausgleichspflicht zwischen ELS und EVU.....	17

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 Streckenliste der ELS
- Anlage 2 Netzzugangsrelevantes Regelwerk
- Anlage 3 Entgeltliste

Bahninfrastruktur	Schiennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 4 von 18

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
EBHaftpfIV	Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELS	ELS Eisenbahn Logistik und Service GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-ELS	Schiennetz-Benutzungsbedingungen der ELS
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V
z. B.	zum Beispiel

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 5 von 18

1. Zweck, Geltungsbereich, Veröffentlichung

1.1. Zweck

Die ELS ist als öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen Betreiber von öffentlichen Schienenwegen im Sinne des § 2 Abs. 3a AEG.

Die SNB-ELS gewährleisten und regeln die diskriminierungsfreie Benutzung der Schienenwege der ELS durch die Zugangsberechtigten gemäß § 14 Abs. 2 AEG.

1.2. Geltungsbereich

Die SNB-ELS gelten einheitlich für alle Schienenwege der ELS und alle Benutzer dieser Schienenwege. Der Umfang der Schienenwege der ELS ist in Anlage 1 - Streckenliste der ELS - beschrieben. Die Benutzer der Schienenwege der ELS werden nachfolgend zusammenfassend als EVU bezeichnet.

1.3. Veröffentlichung

Die SNB der ELS sowie deren beabsichtigte Änderungen werden im Internet unter www.els-railservice.de veröffentlicht.

Die Veröffentlichung wird jeweils im Bundesanzeiger bekanntgegeben.

2. Zugangsvoraussetzungen

2.1. Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, nationale Bescheinigung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG zur Nutzung der Schienenwege der ELS 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 Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 6 von 18

dreispurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb außerhalb der Eisenbahninfrastruktur der ELS eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

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. Die vorzulegende Versicherungsbestätigung soll den ausdrücklichen Hinweis enthalten, dass auch Umweltschäden abgedeckt werden. Ggf. ist eine gesonderte Umwelthaftpflichtversicherung abzuschließen und deren Nachweis vorzulegen. Änderungen zu bestehenden Versicherungsverträgen zeigt das EVU der ELS unverzüglich schriftlich an.

2.3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1. Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) die Anforderungen der EBO erfüllen,
- b) das für das Benutzen der Schienenwege der ELS gültige Regelwerk gemäß Anlage 2 kennen und beachten,
- c) die für das Benutzen der Schienenwege der ELS gemäß VDV-Schrift 755 erforderliche Orts- und/oder Streckenkenntnis besitzen und
- d) die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

2.3.2. Wer auf den Schienenwegen der ELS ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf hierzu einer besonderen Erlaubnis.

Diese Erlaubnis muss entweder

- a) als Triebfahrzeugführerschein gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) einschließlich gültiger Zusatzbescheinigung oder
- b) als Triebfahrzeugführerschein gemäß Eisenbahnfahrzeug-Führerscheinrichtlinie des VDV einschließlich gültigem Beiblatts vorliegen.

2.3.3. Die ELS vermittelt auf Wunsch des EVU dessen Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis und stellt die dafür benötigten Informationen zur Verfügung. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis selbst vermitteln.

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 7 von 18

2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge des EVU

- 2.4.1. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der EBO entsprechen, d.h.
- von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.
 - gemäß § 32 EBO untersucht sein und
 - gemäß DIN 27200 instand gehalten sein.
- 2.4.2. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege der ELS kompatibel sein. Derzeit ergeben sich hieraus keine besonderen Anforderungen.

3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1. Allgemeines

- 3.1.1. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe einer vertraglichen Vereinbarung gemäß § 14 Abs. 6 AEG zulässig.
- 3.1.2. Alle Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind, stellt die ELS dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.3. Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der ELS auf der Grundlage der zugewiesenen Fahrwegkapazität erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU mit der Zuweisung übergeben werden.

3.2. Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität

- 3.2.1. Formale Vorgaben für eine Antragstellung bestehen nicht, allerdings hat ein Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (Zug- oder Rangiertrassen) in schriftlicher Form mit folgenden Angaben zu erfolgen:
- Name, Anschrift, Kontaktdaten des EVU
 - Beabsichtigter Zeitpunkt und Dauer der Nutzung
 - Angaben zum gewünschten Fahrwegabschnitt
 - Triebfahrzeuggattung
 - Triebfahrzeugausrüstung

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 8 von 18

- Zusammensetzung der Zug- oder Rangierfahrt
- Masse, Anzahl der Achsen und Länge der Zug- oder Rangierfahrt
- Name und Mobilfunknummer des verantwortlichen Zugpersonals.

3.2.2. Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die ELS fehlende oder berichtigende Angaben nach.

3.3. Zuweisung und Annahme von Fahrwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1. Die ELS erstellt auf der Grundlage zugewiesener und angenommener Fahrwegkapazität einen Netzfahrplan. Beginn und Ende dieses Netzfahrplans sind identisch mit Beginn und Ende des Netzfahrplans der DB Netz AG.
- 3.3.2. Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 der ELS eingegangen sein.
- 3.3.3. Die ELS erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.4. EVU, die innerhalb der in Punkt 3.3.2 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 3.3.3.
- 3.3.5. Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.4 ergreift die ELS innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.6. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt die ELS ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.7. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4. Zuweisung und Annahme von Fahrwegkapazität im Gelegenheitsverkehr

- 3.4.1. Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität außerhalb der Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.2 Erstellung des Netzfahrplans gelten als solche für

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 9 von 18

Gelegenheitsverkehr und können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Die ELS gibt

- a) bei Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
- b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung von Fahrwegkapazität (§ 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 Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

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

- a) Zug- oder Rangierfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
- b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
- c) Probefahrten (Versuchszüge),
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität in Fällen, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, beträgt vier Wochen.

3.4.4. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 Fahrwegkapazität 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 von Fahrwegkapazität nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

3.5. Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein EVU Fahrwegkapazität, welche die Schienenwege der ELS und die anderer Betreiber von Schienenwegen betrifft, wird die ELS im Auftrag des EVU die anderen betroffenen Betreiber von Schienenwegen hierüber informieren und ihre

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 10 von 18

Bearbeitung des Antrags mit den anderen betroffenen Betreibern von Schienenwegen koordinieren. Sie wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag innerhalb deren Bearbeitungsfristen entscheiden.

3.6. Koordinierungsverfahrens

Liegen für die Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht die ELS mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Die ELS nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen EVU zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Die ELS kann einzelnen von einem Konflikt betroffenen EVU Zugtrassen anbieten, die von der beantragten Zugtrassen abweichen.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 11 von 18

4. Leistungsumfang, Nutzungsentgelte

4.1. Leistungsumfang

4.1.1. Pflichtleistungen der ELS

- die Vorhaltung und Sicherstellung der Verfügbarkeit der Schienenwege, einschließlich deren Zugang zum übrigen öffentlichen Schienennetz während der Geltungsdauer des endgültigen Netzfahrplans und in dem in der Streckenliste ausgewiesenen Umfang,
- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, die Zuweisung von Schienenwegkapazität in Form von Fahrplänen oder gleichartigen betrieblichen Unterlagen (z. B. Rangierplänen),
- die Bereitstellung aller Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege der ELS erforderlich sind,
- die Bedienung der für die Nutzung der zugewiesenen Schienenkapazität erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme und
- die Koordinierung der Zug- und Rangierfahrten auf den Schienenwegen der ELS.

4.1.2. Zusatzleistungen, Nebenleistungen

Derzeit können keine Zusatz- und Nebenleistungen angeboten werden.

4.2. Entgeltbemessung

Für die Nutzung der Schienenwege der ELS erhebt die ELS ein Entgelt . Dies gilt für Zugfahrten und für Rangierfahrten in Ortsstellbereichen.

Die Bemessung der Entgelte für Zug- und Rangiertrassen erfolgt verkehrsartbezogen. . Bei den Verkehrsarten wird nach Personenverkehr und Güterverkehr unterschieden.

Der Preis für eine Zug- oder Rangiertrasse setzt sich aus zwei Bestandteilen zusammen:

a) weglängenabhängiger Bestandteil

Dem weglängenabhängigen Bestandteil liegt die durchfahrene Weglänge einer Zug- oder Rangierfahrt zugrunde. Er errechnet sich aus der Länge des zugewiesenen und benutzten Fahrweges, multipliziert mit einem längenspezifischen Preisfaktor.

Der längenspezifische Preisfaktor ist in Euro pro Kilometer angegeben und ist der Entgeltliste (Anlage 3) zu entnehmen.

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 12 von 18

b) belastungsabhängiger Bestandteil

Der belastungsabhängige Bestandteil berücksichtigt die Belastung und die damit verbundene Abnutzung des benutzten Fahrwegs. Er errechnet sich aus der Anzahl der Achsen der Zug- oder Rangierfahrt, multipliziert mit einem achsanzahl-spezifischen Preisfaktor. Der achsanzahl-spezifische Preisfaktor ist in Euro pro Doppelachse angegeben und ist der Entgeltliste (Anlage 3) zu entnehmen. Die Anzahl der Achsen wird in Doppelachsen angegeben. Einer Doppelachse entsprechen jeweils zwei Achsen. Bei der Preisberechnung wird bei der zugrunde gelegten Anzahl der Doppelachsen auf ganzzahlige Werte abgerundet.

c) leistungsabhängiger Bestandteil (Anreizsystem)

Das für eine Zug- oder Rangierfahrt erhobene Nutzungsentgelt wird bei einer Verspätung von mehr als 30 min, die die ELS verursacht hat, für jede weitere durch die ELS verursachte Verspätungsminute um 1 Prozent verringert. Das für eine Zug- oder Rangierfahrt erhobene Nutzungsentgelt wird bei einer Verspätung von mehr als 30 min, die das EVU verursacht hat, für jede weitere durch das EVU verursachte Verspätungsminute um 1 Prozent erhöht.

4.3. Umsatzsteuer

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

4.4. Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat das EVU auf seine Kosten innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Rechnung auf folgende Bankverbindung zu überweisen:

Konto-Nr.: 30002185,

BLZ 15051732 (Sparkasse Mecklenburg-Strelitz)

IBAN: DE03150517320030002185

BIC Code: NOLADE21MST

4.5. Aufrechnungsbefugnis

ELS und EVU können gegen Forderungen des jeweils anderen nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

Bahninfrastruktur	Schiennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 13 von 18

5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien EVU und ELS

5.1. Grundsätze

- 5.1.1. Die Vertragsparteien EVU und ELS verpflichten sich mit Abschluss einer Vereinbarung gemäß § 14 Abs. 6 AEG 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 alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse. Zur Sicherung des Datenaustausches haben sich die Vertragsparteien gegenseitig nach Anlage 4 ihre Kontaktdaten zu übermitteln.
- 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. Die ELS stellt sicher, dass das EVU 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 die weitere Dispositionen des EVU von Bedeutung sein können,
- 5.2.2. Das EVU stellt sicher, dass die ELS zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
 - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur,

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 14 von 18

insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3. Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich. Störungen oder Mängel an der Infrastruktur der ELS sind durch das Betriebspersonal des EVU sofort zu melden.
Die ELS unterrichtet das EVU über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zug- oder Rangierfahrten.
- 5.3.2. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen in der Betriebsabwicklung zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.
- 5.3.3. Zur Beseitigung der Störung kann die ELS insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder umleiten. Bei Störungen wird Zügen in Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt.
- 5.3.4. Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), schnellstmöglich 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). Geschieht dies nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums, ist die ELS berechtigt, die Beseitigung dieser Störung in der Betriebsabwicklung selbst zu veranlassen und die nachgewiesenen Kosten hierfür dem EVU in Rechnung zu stellen. Als angemessener Zeitraum werden vier Stunden betrachtet.
- 5.3.6. Die ELS hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. durch Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Oberbau- und Weichenstörungen), schnellstmöglich zu beseitigen.

5.4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die ELS hat auf ihrer Infrastruktur das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass

Bahninfrastruktur	Schienenetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 15 von 18

das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der ELS Fahrzeuge des EVU, die sich auf der Infrastruktur der ELS befinden, 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. Personale der ELS dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand ihrer Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt und dies vorher, d.h. spätestens mit der Trassenannahme, bekannt gibt.

5.6. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur

Die ELS ist berechtigt, ihre Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für deren Benutzung unter angemessener Berücksichtigung der Belange des EVU zu verändern. Über geplante Änderungen informiert sie das EVU unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1. Die ELS führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung der EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2. Vorhersehbare, geplante Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen der verfügbaren Schienenwegskapazität werden dem EVU auf der Homepage der ELS unter:
www.els-railservice.de/Infrastruktur/Baumaßnahmen
bekannt gegeben. Dort macht die ELS Angaben zu den betroffenen Streckenabschnitten und den Umfängen der Auswirkungen.
- 5.7.3. Die ELS kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich über die üblichen Kommunikationswege. Außerdem erfolgt eine Veröffentlichung im Internet über den unter Pkt. 5.7.2 genannten Link.

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 16 von 18

6. Haftung

6.1. Grundsatz

- 6.1.1. Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen.
- 6.1.2. Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.
- 6.1.3. Im Verhältnis zwischen ELS und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 5.000 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 bei der ELS 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

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 17 von 18

sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7. Gefahren für die Umwelt

7.1. Grundsatz

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

7.2. Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die Zugleitstelle der ELS 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 der ELS notwendig, trägt das verursachende EVU die Kosten.

7.3. Bodenkontaminationen

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

Ist die ELS als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die

Bahninfrastruktur	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB - ELS	Seite 18 von 18

durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der ELS entstehenden Kosten. Hat die ELS zur Verursachung des Schadens 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.