

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen  
der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH  
(SNB DRE)**

**Allgemeiner Teil (AT)**

Gültig ab 01.03.2008

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Potsdam

- Zentrale -

Kurfürstendamm 11

10719 Berlin

[controlling@regionaleisenbahn.de](mailto:controlling@regionaleisenbahn.de)

Fax +49 - 30 / 63 49 70 99

Rückfragen unter Tel. +49 - 30 / 63 49 71 18

## Inhaltsverzeichnis

0	Verzeichnis der Abkürzungen .....	3
<b>1</b>	<b>Veröffentlichungen .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Geltungsdauer und Änderungen der SNB.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b>	
4.1	Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung .....	5
4.2	Haftpflichtversicherung .....	6
4.3	Anforderungen an das Personal - Orts- und Streckenkenntnis .....	6
4.4	Anforderungen an die Fahrzeuge .....	6
4.5	Sicherheitsleistung .....	7
<b>5</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b>	
5.1	Allgemeines.....	7
5.2	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.....	7
5.3	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.....	8
5.4	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege.....	9
5.5	Rahmenverträge.....	9
5.6	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens.....	9
<b>6</b>	<b>Nutzungsentgelt</b>	
6.1	Entgeltgrundsätze.....	9
6.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	10
6.3	Währung, Umsatzsteuer.....	10
6.4	Zahlungsweise.....	10
6.5	Aufrechnungsbefugnis.....	10
<b>7</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b>	
7.1	Grundsätze.....	10
7.2	Informationen zu einzelnen Zugfahrten.....	11
7.3	Störungen in der Betriebsabwicklung sowie Anreize zur Beseitigung von Störungen.....	11
7.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	12
7.5	Mitfahrt im Führerraum.....	12
7.6	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	12
<b>8</b>	<b>Haftung</b>	
8.1	Grundsatz.....	12
8.2	Mitverschulden.....	13
8.3	Haftung der Mitarbeiter.....	13
8.4	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung.....	13
8.5	Unbekannter Schadensverursacher.....	13
<b>9</b>	<b>Gefahren für die Umwelt</b>	
9.1	Grundsatz.....	13
9.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	13
9.3	Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zustandsstörer.....	13
<b>10</b>	<b>Gerichtsstand .....</b>	<b>13</b>

## 0 Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BdS	Betreiber der Schienenwege
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BÜ	Bahnübergang
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Eisenbahnbauordnung und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ZB	Zugangsberechtigte(r)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB DRE	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH
SNB - AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil
SNB - BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil
TPS	Trassenpreissystem
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

## **1 Veröffentlichungen**

Die SNB DRE werden zum 10.10.2006 im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) veröffentlicht. Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekanntgegeben. Die SNB DRE treten am 01.03.2008 vorbehaltlich etwaiger Widersprüche der Bundesnetzagentur in Kraft. Änderungen der SNB DRE erhalten über das Verfahren nach § 4 Abs. 4 und 5 EIBV Gültigkeit. Die SNB DRE bestehen aus dem hier vorliegenden Allgemeinen Teil (AT) und dem Besonderen Teil (BT), der im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) veröffentlicht ist und auf den hier durch die Verweise auf das DRE-Internetportal (Deeplinks) hingewiesen wird.

## **2 Geltungsdauer und Änderungen der SNB**

Alle ZB/EVU können innerhalb des Verfahrens nach § 4 Abs. 4 und 5 EIBV bis zum 10.11.2006 zu den SNB DRE Stellung nehmen. Ihre Stellungnahme richten Sie bitte an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, z. Hd. Herrn Petrovsky, Kurfürstendamm 11, 10719 Berlin oder an [controlling@regionaleisenbahn.de](mailto:controlling@regionaleisenbahn.de).

## **3 Zweck und Geltungsbereich**

### **3.1**

Die SNB DRE gewährleisten gemäß EIBV gegenüber allen Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen (nachfolgend: ZB/EVU) einheitlich die diskriminierungsfreie Benutzung der Schienenwege der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH (DRE).

### **3.2**

Die SNB DRE gelten in jeweils gültiger Fassung für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der DRE als Betreiber der Schienenwege (BdS) und ZB/EVU, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ergibt.

### **3.3**

Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem jeweiligen ZB/EVU und dem BdS.

### **3.4**

Die Bestimmungen betreffend ZB/EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sein.

### **3.5 Infrastrukturnutzung**

Das konkrete Nutzungsrecht erhält der ZB/das EVU auf Basis einer Anmeldung des Nutzungswunsches von Zugtrassen durch Bestätigung der Trassenbestellung auf der Grundlage dieser SNB DRE.

### **3.6**

Auf der Internetseite [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/ansprechpartner](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/ansprechpartner) werden die für die einzelnen kundenrelevanten Bereiche zuständigen Mitarbeiter benannt.

### **3.7 Leistungsumfang**

Der BdS stellt den ZB/EVU im vertraglich vereinbarten Umfang Zugtrassen zur Verfügung. Trassen für Rangierfahrten werden Trassen für Zugfahrten gleichgestellt. Als Zugtrassen gelten:

- Trassen für Fahrten im Rahmen des Netzfahrplanes, die über einen bestimmten Bestellzeitraum kontinuierlich entsprechend der jeweiligen Verkehrsregelung für die ZB/EVU genutzt werden und im Netzfahrplan eingearbeitet sind.
- Bedarfstrassen, die über einen bestimmten Bestellzeitraum entsprechend der jeweiligen Verkehrsregelung für die ZB/EVU optional bereitgehalten werden und deren tatsächliche Nutzung durch einzelfallbezogene Aktivierung der Fahrplanlage gegenüber dem BdS angezeigt werden.
- Trassen für Fahrten im Gelegenheitsverkehr

Die Preise für Pflicht- und Zusatzleistungen (gem. Anlage 1 Nr. 1 zu den §§ 3 und 21 EIBV) ergeben sich streckenspezifisch aus dem Trassenpreissystem (TPS) der DRE in der jeweils gültigen Fassung. Die ZB/EVU haben das Recht, folgende Pflichtleistungen des BdS in Anspruch zu nehmen:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- Nutzung der im vertraglichen Umfang zur Verfügung gestellten Zugtrassen und ggf. der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom
- Inanspruchnahme der erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme
- Koordination der einzelnen Zugbewegungen
- Bereitstellung der für die Zugbewegungen und die Durchführung des Verkehrs erforderlichen Informationen

Der BdS bietet den ZB/EVU folgende Zusatzleistungen an :

- Bereitstellung von streckenkundigen Lotsen
- Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der üblichen Öffnungszeiten der jeweiligen Strecke
- Bereitstellung betrieblicher Unterlagen in mehrfacher Ausfertigung

### 3.8 Nutzungszweck

Trassennutzungen sind nur auf der Grundlage der vom ZB/EVU gemachten Angabe zum vereinbarten Nutzungszweck sowie unter Beachtung der zeitlichen Vorgaben gemäß Fahrplanunterlagen zulässig. Beabsichtigt der ZB bzw. das EVU, hiervon – ggf. auch kurzfristig oder vorübergehend – abzuweichen, ist rechtzeitig vorher die schriftliche Zustimmung der im Nutzungsvertrag genannten Ansprechpartner beim BdS einzuholen.

### 3.9 Infrastrukturqualität

Der BdS wird die im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) bezeichneten Strecken in der dort genannten Infrastrukturqualität vorhalten. Hiervon unberührt bleiben zwischenzeitliche Maßnahmen, die zur Behebung von Schäden sowie zur Verbesserung der Infrastrukturqualität erforderlich sind sowie Einschränkungen, die sich aufgrund von höherer Gewalt oder behördlicher Verfügungen ergeben. Die ZB/EVU können sich unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) jederzeit über qualitative und technische Eigenschaften der einzelnen Strecken, das betriebliche Regelwerk und unvermeidbare Betriebseinschränkungen informieren.

## 4 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

### 4.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung

4.1.1 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 und einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

4.1.2 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 und einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union 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 und einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.

- 4.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt das EVU auf Kosten des Antragstellers die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.
- 4.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt der ZB / das EVU dem BdS unverzüglich schriftlich mit.

#### 4.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der ZB / das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpflV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] in der jeweils gültigen Fassung nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt er / es dem BdS unverzüglich schriftlich an.

#### 4.3 Anforderungen an das Personal - Orts- und Streckenkenntnis

##### 4.3.1 Das von den ZB/EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA

erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

##### 4.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis ( gemäß VDV-Schrift 753).

4.3.3 Der BdS vermittelt dem Personal des ZB/EVU die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gem. Anlage 1 EIBV und stellt die dafür notwendigen Informationen über das Internet unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) oder in Papierform zur Verfügung. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich nach Vorgabe des BdS Streckenkenntnis einmalig kostenfrei anzueignen über

- Mitfahrten im Führerraum der Fahrzeuge eines anderen EVU oder
- Studium von Filmaufnahmen oder Fotos mit originalgetreuer Streckenabbildung oder
- Begehen der Infrastruktur.

Für jede zusätzliche Leistung hinsichtlich der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis verlangt der BdS ein für alle ZB/EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die ZB/EVU können ihren Personalen die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis in Absprache mit dem BdS auch selbst vermitteln.

#### 4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

##### 4.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV

verfügen.

4.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein. Die auf den DRE-Strecken eingesetzten Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme können unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) jederzeit von allen ZB/EVU eingesehen werden.

4.4.3 Die ZB/EVU weisen das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des BdS nach.

## 4.5 Sicherheitsleistung

4.5.1 Der BdS macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

4.5.2 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 Monatsentgeltes oder
- wenn ein Insolvenzverfahren eröffnet wurde.

4.5.3 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 Monatsentgeltes abzustellen.

4.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

4.5.5 Kommt der ZB / das EVU dem Verlangen nach einer Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Kalendertagen nach, ist der BdS ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

4.5.6 Beide Vertragsparteien können sich statt der Sicherheitsleistung auf eine Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes einigen.

## 5 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

### 5.1 Allgemeines

5.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

5.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften des BdS. Die für die Zugfahrt erforderlichen Angaben aus den Betriebsvorschriften des BdS werden im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) allen ZB/EVU zugänglich gemacht. Für die Ausstellung von Unterlagen und Betriebsvorschriften in gedruckter Form verlangt der BdS einen gesonderten Ersatz seiner Kosten, sofern sie nicht Teil der Pflichtleistungen ist.

5.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom BdS auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen (z.B. Fahrplanunterlagen), die dem ZB/EVU übergeben worden sind.

### 5.2 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

5.2.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens neun (im März) und müssen spätestens acht Monate (im April) vor dem Wechsel des Netzfahrplans (zweiter Samstag im Dezember um 24 Uhr) gestellt werden. Vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen werden spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans festgelegt. Für die Antragstellung sind die jeweils gültigen Trassenbestellformulare des BdS zu verwenden.

5.2.2 Der BdS erstellt spätestens zwei Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

5.2.3 ZB/EVU, die innerhalb der in Punkt 3.2.1 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 der Bekanntgabe des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

5.2.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.2.3 ergreift der BdS innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

5.2.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der BdS 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.

5.2.6 Das Angebot nach vorstehendem Absatz 3.2.5 kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

5.2.7 Unvollständige Trassenanmeldungen begründen keinen Anspruch auf Nutzung der Schienenwege. Der BdS reklamiert unvollständige Trassenanmeldungen jedoch umgehend bei den ZB/EVU, damit diese die Möglichkeit erhalten, die fehlenden Angaben nachzureichen.

5.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

5.3.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden. Für die Antragstellung sind die jeweils gültigen Trassenbestellformulare des BdS zu verwenden.

5.3.2 Der BdS gibt

- a) bei Anträgen 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 Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

5.3.3 Von der Frist gemäß Punkt 5.3.2 Satz 1 Buchstabe b kann der BdS in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind u.a.:

- a) Zugfahrten, 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 Zugtrassen beträgt vier Wochen.

5.3.4 Bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen (weniger als 5 Arbeitstage) prüft der BdS die betriebliche Durchführbarkeit solcher Trassenanmeldungen. Der BdS unterbreitet dem ZB / EVU unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG oder teilt ihm die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

5.3.5 Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere BdS zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.3.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten BdS um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

5.3.6 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).

5.3.7 Unvollständige Trassenanmeldungen begründen keinen Anspruch auf Nutzung der Schienenwege. Der BdS reklamiert unvollständige Trassenanmeldungen jedoch umgehend bei den ZB/EVU, damit diese die Möglichkeit erhalten, die fehlenden Angaben nachzureichen.

#### 5.4 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein ZB/EVU Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der BdS, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des ZB/EVU 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. Diese Anträge koordiniert der BdS nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 5.6 getroffenen Regelungen.

#### 5.5 Rahmenverträge

5.5.1 Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von den BdS im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der BdS nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 5.6 getroffenen Regelungen.

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

#### 5.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

- a) Der BdS nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen ZB/EVU zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Der BdS kann (abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen ZB/EVU Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen ZB/EVU aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
- c) Kommt keine Einigung zustande, wird der BdS nach § 9 Absatz 4 bis 6 EIBV verfahren.

## 6 Nutzungsentgelt

### 6.1 Entgeltgrundsätze

6.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege ist das jeweils gültige Trassenpreissystem.

6.1.2 Die Trassennutzungsentgelte werden auf der Grundlage des § 14 (4) AEG so ermittelt, dass unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Trassenbestellvolumina ein kostendeckender Betrieb des Gesamtnetzes und eine am Markt übliche Rendite erzielt wird. Das jeweils auf den Streckenkilometer bezogene Trassennutzungsentgelt kann der BdS streckenspezifisch (siehe 6.1.3) und / oder zugspezifisch (siehe 6.1.4) festlegen.

6.1.3 Streckenspezifische Faktoren sind

- qualitative Eigenschaften, wie Streckengeschwindigkeit, Mehrgleisigkeit, Langsamfahrstellen, Beschaffenheit der BÜ-Anlage
- Auslastung
- Instandhaltungsaufwand der Strecke in Abhängigkeit von naturräumlichen und baulichen Eigenschaften (z.B. Neignungsverhältnisse, Kunstbauten).

Wenn es im Rahmen der Streckenentwicklung sinnvoll erscheint, werden auf bestimmten Strecken Nutzungsanreize durch niedrige Trassennutzungsentgelte geschaffen.

6.1.4 Zugspezifische Faktoren

Bei den zugspezifischen Entgeltbildungsfaktoren handelt es sich einerseits um Eigenschaften des Zuges (z.B. Zugmasse, Zuggattung, Traktion, Lademaßüberschreitung), andererseits um Anforderungen an die Fahrplanerstellung (zeitliche Flexibilität, Vertaktung, Sonderfahrpläne).

- 6.1.5 Für Strecken, die im Rangierbetrieb betrieben werden, können fahrzeugbezogene Trassennutzungsentgelte festgelegt werden.
- 6.1.6 Änderungen oder Neufassungen des Trassenpreissystems werden spätestens einen Monat vor Fristbeginn der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen eines Netzfahrplans im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/trassenpreissystem](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/trassenpreissystem) veröffentlicht und gelten für die nach Ablauf der Frist folgende Fahrplanperiode.
- 6.1.7 Von 6.1.6 ausgenommen sind neue oder reaktivierte Strecken. Die vom BdS aufgestellten Trassennutzungsentgelte für diese Strecken gelten ab dem Wirksamwerden der Genehmigung gem. § 6 AEG
- 6.1.8 Die Aufwendungen für die Vorhaltung der Betriebsstellen sind nur zu den Streckenöffnungszeiten entsprechend dem jeweils gültigen Netzfahrplan im Trassennutzungsentgelt enthalten. Die Streckenöffnungszeiten werden den ZB/EVU im Internet unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) bekannt gegeben. Die Besetzung der Betriebsstellen außerhalb dieser Zeiten stellt eine Zusatzleistung dar, welche gesondert bepreist wird. Die Entgelte hierfür werden im TPS ausgewiesen. Je angefangene Schicht werden mindestens 3 Besetzungsstunden berechnet. Sofern mehrere ZB/EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB/EVU entsprechend der Anzahl der bestellten Zugkm aufgeteilt.
- 6.1.9 Bei Abbestellung nicht benutzter Trassen bis zu drei Arbeitstage vor der beabsichtigten Nutzung zahlt der Besteller eine pauschale Aufwandsentschädigung in Höhe von 20 % des Trassennutzungsentgelts. Bei späteren Abbestellungen werden 80 % des Trassennutzungsentgeltes fällig.
- 6.1.10 Für die unter 3.7 genannten Zusatzleistungen werden Zusatzentgelte erhoben. Weiterhin werden Zusatzentgelte bei Kurzfristbestellungen und bei durch die ZB/EVU gewünschten Fahrplanänderungen nach Annahme des Trassenangebotes erhoben.
- 6.1.11 Der BdS kann ein Mindestbestellentgelt je bestellte Zugtrasse festlegen, das gleichermaßen für alle ZB/EVU gilt.
- 6.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge  
Nach den Entgeltgrundsätzen des BdS eingeräumte Entgeltnachlässe hat der ZB / das EVU auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den BdS.
- 6.3 Währung, Umsatzsteuer  
Die von den ZB/EVU nach dem TPS zu entrichtenden Trassennutzungsentgelte werden in Euro zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
- 6.4 Zahlungsweise  
Rechnungen sind unverzüglich nach Rechnungserhalt ohne Abzug fällig. Ist die Zahlung nicht innerhalb von 14 Tagen nach Ausstellung der Rechnung erfolgt, verlangt die DRE Verzugszinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank. Zusätzlich wird für jede Mahnung ein Mahnentgelt in Höhe von 5,00 € fällig.
- 6.5 Aufrechnungsbefugnis  
Die ZB/EVU können gegen Forderungen des BdS nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

## **7 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **7.1 Grundsätze**

- 7.1.1 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.

7.1.2 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 Betriebsgefahren, z.B. nicht funktionsfähige BÜ-Sicherungsanlagen.

7.1.3 Bei Zustandekommen des Vertrages benennen die Parteien 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.

## 7.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

7.2.1 Der BdS stellt sicher, dass die ZB/EVU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert werden:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr der ZB/EVU beziehen (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 der ZB/EVU von Bedeutung sein können,

7.2.2 Die ZB/EVU stellen sicher, dass der BdS zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (insbesondere Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVS/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

## 7.3 Störungen in der Betriebsabwicklung sowie Anreize zur Beseitigung von Störungen

7.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich BdS und ZB/EVU gegenseitig und unverzüglich. Der BdS unterrichtet die ZB/EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf deren Zugfahrten.

7.3.2 Der BdS setzt die Entgelte als Anreiz zur Verringerung bzw. schnellstmöglichen Beseitigung von Störungen und zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur gem. § 21 Abs. 1 EIBV fest.

Bewertungsmaßstab für die Leistungsanreize sind ausschließlich die Verspätungsminuten, die auf der Infrastruktur des BdS entstanden sind. Pönalisiert werden die von ZB/EVU oder BdS verursachten Verspätungen von mehr als 15 Minuten.

In Fällen höherer Gewalt oder bei Verursachung durch Dritte erfolgt keine Pönalisierung. Folgeverspätungen werden ebenfalls nicht pönalisiert. Bei Verspätungen aufgrund von durch den BdS verursachten Störungen (z.B. Langsamfahrstellen, nicht betriebsfähige BÜ), die aufgrund eigenen Organisationsverschuldens nicht in angemessener Zeit beseitigt werden, zahlt der ZB / das EVU ein reduziertes Trassennutzungsentgelt.

Bei Verspätungen aufgrund von durch den ZB / das EVU verursachten Störungen (z.B. Ausfall des Triebfahrzeuges, verspätetes Eintreffen des Zug- oder Lokpersonals) zahlt der ZB / das EVU ein erhöhtes Trassennutzungsentgelt.

Wenn der Zug auf der Infrastruktur des BdS endet, erfolgt die Pönalisierung auf Basis der Verspätung bei Ankunft des Zuges im Zielbahnhof. Wenn der Zug auf eine nicht vom BdS betriebene Infrastruktur übergeht, erfolgt die Pönalisierung auf Basis der Verspätung beim Verlassen der Infrastruktur des BdS.

7.3.3 Die Vertragsparteien verpflichten sich, im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Zumutbaren, Störungen unverzüglich zu beseitigen.

7.3.4 Zur Beseitigung einer Störung in der Betriebsabwicklung wendet der BdS die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Die Regelungen können unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) abgerufen werden.

7.3.5 Bei Störungen wird Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt. Vorbehaltlich der gesetzlichen Regelung verkehren schnelle vor langsamen Zügen, pünktliche vor verspäteten Zügen und Personen- vor Güterzügen.

7.3.6 Die ZB/EVU haben Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzu rechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Sie haben 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). Kommen die ZB/EVU dieser Verpflichtung nicht nach, ist der BdS berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten der Verursacher zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

7.3.7 Der BdS hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

#### 7.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der BdS kann sich jederzeit davon überzeugen, dass die ZB/EVU ihren vertraglichen Pflichten nachkommen. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege nach vorheriger Abstimmung mit den ZB/EVU Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen der ZB/EVU betreten und die Personale der ZB/EVU auf die Einhaltung der Zugangsbedingungen hinweisen.

#### 7.5 Mitfahrt im Führerraum

7.5.1 Die vom BdS hierzu legitimierten Personale sind berechtigt, nach vorheriger Abstimmung mit den ZB/EVU, aus betrieblichen Gründen in den Führerständen der Fahrzeuge der ZB/EVU mitzufahren. Sie haben sich auf Verlangen entsprechend auszuweisen.

7.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht die ZB/EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangen.

#### 7.6 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

7.6.1 Der BdS ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung der ZB/EVU so gering wie möglich gehalten werden und stimmt sich bei der Bemessung der notwendigen Sperrpausen im Bedarfsfall mit den ZB/EVU ab.

7.6.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung der ZB/EVU haben können, informiert der BdS die ZB/EVU unverzüglich (z.B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet). Die ZB/EVU können zu den geplanten Arbeiten Stellung nehmen.

## 8 Haftung

### 8.1 Grundsatz

8.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit diese Schienennetz-Benutzungsbedingungen keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

8.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

8.1.3 Im Verhältnis zwischen BdS und ZB/EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt.

## 8.2 Mitverschulden

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

## 8.3 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.

## 8.4 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan 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 aufgrund dieser SNB DRE nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit insbesondere bei Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

## 8.5 Unbekannter Schadensverursacher

Wird durch ZB/EVU und/oder den BdS ein Schaden verursacht und es lässt sich nicht feststellen, welcher Vertragspartner den Schaden verursacht oder welcher Vertragspartner welchen Anteil an der Entstehung des Schadens hat, werden die Kosten von den möglichen Schadensverursachern zu gleichen Teilen getragen.

# 9 Gefahren für die Umwelt

## 9.1 Grundsatz

Die ZB/EVU sind verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf eine Betankung von Fahrzeugen und der Umschlag von umweltgefährdenden Stoffen und Gütern nur an dafür vorgesehenen Serviceeinrichtungen und geeigneten Stellen erfolgen. Im Falle eines Verstoßes haben die ZB/EVU dem BdS eventuelle Schäden zu ersetzen und den BdS von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen.

## 9.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung der ZB/EVU zu umweltgefährdenden Emissionen oder gelangen umweltgefährdende Stoffe aus den von den ZB/EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder in Infrastrukturbestandteile des BdS oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, haben die ZB/EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des ZB/EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der Polizei, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des BdS notwendig, trägt der ZB / das EVU die Kosten. Die ZB/EVU führen alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, selbst wenn sie unverschuldet aufgetreten sind. Der BdS ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten der ZB/EVU durchführen zu lassen. Unter [www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken](http://www.regionaleisenbahn.de/infrastruktur/strecken) ist eine Auflistung der Betriebsstellen einschließlich der Öffnungszeiten abrufbar.

## 9.3 Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zustandsstörer

Ist der BdS als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB / das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der ZB / das EVU die dem BdS entstehenden Kosten.

# 10 Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus diesen Schienennetz-Benutzungsbedingungen ist der Sitz der DRE.