

# **RBK**

## **Schiennetz-Benutzungsbedingungen der**

### **Regionalbahn Kassel GmbH - RBK** (im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

**Stand: 09. Oktober 2009**

# **Schiennetz-Benutzungsbedingungen**

## **Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

## **Inhalt**

### **Verzeichnis der Abkürzungen**

#### **1. Zweck und Geltungsbereich**

#### **2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

- 2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes,  
Zugangsberechtigung
- 2.2 Haftpflichtversicherung
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
- 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
- 2.5 Sicherheitsleistung

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

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
- 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
- 3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
- 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
- 3.6 Rahmenverträge
- 3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

#### **4. Nutzungsentgelt**

- 4.1 Bemessungsgrundlage
- 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge
- 4.3 Umsatzsteuer
- 4.4 Zahlungsweise
- 4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten
- 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
- 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
- 5.5 Mitfahrt im Führerraum
- 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur
- 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

## **6. Haftung**

- 6.1 Grundsatz
- 6.2 Mitverschulden
- 6.3 Haftung der Mitarbeiter
- 6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher
- 6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

## **7. Gefahren für die Umwelt**

- 7.1 Grundsatz
- 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen
- 7.3 Bodenkontaminationen
- 7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

**Verzeichnis der Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

**1. Zweck und Geltungsbereich**

- 1.1 Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der 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 den Betreibern der Schienenwege.
- 1.4 Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

## **2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

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

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

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

Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass

- es schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.

2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die 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 oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

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

Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

- schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder

- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt der Betreiber der Schienenwege gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Schiennetz-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 Betreiber der Schienenwege 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 Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

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

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss:

- a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in

Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).

2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege 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 zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn er hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schiennetz-Benutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

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

a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie 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.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schiennetz-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 Betreibers der Schienenwege.

## 2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege 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 Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.

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

2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach,

ist der Betreiber der Schienenwege 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 im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

#### 3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber der Schienenwege fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

- 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.
- 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.
- 3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.
- 3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt

a) bei 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.

3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind:

a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders 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, sofern in den Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

### 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

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

### 3.6 Rahmenverträge

3.6.1 Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen.

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

### 3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 9 Abs. 3 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

a) Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

b) Der Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Buchstabe a einzelnen 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 § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

## **4. Nutzungsentgelt**

### 4.1 Bemessungsgrundlage

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

### 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

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

### 4.3 Umsatzsteuer

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

### 4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen. Der Betreiber der Schienenwege kann im Besonderen Teil seiner Schiennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

### 4.5 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 Der Betreiber der Schienenwege 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,
- c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage).

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege 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, 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 Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schienenwege 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 der Betreiber der Schienenwege die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienenennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z.B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich

zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z.B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegengebliebener Züge).

5.3.6 Der Betreiber der Schienenwege 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

Der Betreiber der Schienenwege 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 Personale des Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen 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 Der Betreiber der Schienenwege 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 erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

## 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Der Betreiber der Schienenwege nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Der Betreiber der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

## **6. Haftung**

### 6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schiennetz- Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

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 Betreiber der Schienenwege und 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 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 Betreiber der Schienenwege 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 vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen 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 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 nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege 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 Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### 7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

### 7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verur-

sacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege 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.

# **Schiennetz-Benutzungsbedingungen**

## **Besonderer Teil (SNB-BT)**

## **Inhalt**

### **1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**

- 1.1 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT
- 1.2 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT
- 1.3 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT
- 1.4 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT
- 1.5 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT
- 1.6 zu Punkt 4.1 SNB-AT
- 1.7 zu Punkt 5.1.3 SNB-AT
- 1.8 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

### **2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

- 2.1 Definition des Netzes
- 2.2 Verkehrliche Einschränkungen
- 2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz
- 2.4 Restriktionen durch den Mischbetrieb EBO / BOStrab
- 2.5 Notfallmanagement

### **3. Entgeltgrundsätze**

- 3.1 Umfang der Pflichtleistung
- 3.2 Berechnung der Entgelthöhen
- 3.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung
- 3.4 Stornierungsentgelte
- 3.5 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Regionalbahn Kassel GmbH

## **Anlagen**

Formulare für Trassenanmeldungen

**1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**

1.1 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege legt ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes angemessenes (§ 7e Abs. 3 AEG) Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis fest. Näheres ist in der Beschreibung der Entgeltgrundsätze festgelegt.

1.2 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege beschreibt die baulichen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der einzelnen angebotenen Schienenwege unter Punkt 2.

1.3 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege hat für seine maßgeblichen Strecken alle zugangsrelevanten Vorschriften, Maßgaben und Regelungen in Sammlungen betrieblicher Vorschriften – SbV zusammengefasst. Diese sind für die EVU von den jeweiligen Betriebsstandorten gem. Punkt 1.7 kostenpflichtig zu beziehen.

1.4 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Die EVU haben für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen die in der Anlage zu diesen SNB zur Verfügung gestellten Vordrucke bzw. Formulare zu verwenden.

1.5 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege definiert als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b, Punkt 3.4.4 Satz 2 sowie Punkt 3.4.5 SNB-AT Werk-tage an Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag sowie Freitag.

1.6 zu Punkt 4.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege stellt seine Entgeltgrundsätze unter Punkt 3. SNB-BT dar.

1.7 zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege benennt im folgenden Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in seinem Namen zu treffen:

**Verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter:**

**Norbert Sittinger**, Mannheimer Straße 15, 60329 Frankfurt am Main

Tel.: 0 69 / 24 25 24 – 50 Fax: 0 69 / 24 25 24 - 66

**Vertretung:**

**Karsten Kamutzki**, Wilhelmshöher Allee 346, 34117 Kassel

Tel.: 0 56 1 / 30 89 211 Fax: 0 56 1 / 30 89 259

**Ansprechpartnerin Trassenmanagement / Jahres- und Sonderfahrplan**

**Frau Susanne Wenzel**

Tel.: 05 61 / 9 30 74 - 0

E-Mail: susanne-wenzel@hlb-online.de

Regionalbahn Kassel GmbH, Wilhelmshöher Allee 252 34119 Kassel

E-Mail: kassel@hlb-online.de

Tel.: 05 61 / 9 30 74 - 0

Fax: 05 61 / 9 30 74 - 21

1.8 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Unter Punkt 2.4 der SNB-BT hat die HLB Basis AG Regelungen, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, aufgenommen.

## **2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

### 2.1 Definition des Netzes

Im Folgenden wird das Streckennetz der Regionalbahn Kassel GmbH dargestellt und erläutert:

#### **Lossetalbahn (Niederkaufungen - Hessisch Lichtenau)**

- Spurweite: 1435 mm
- Spurführungstechnische Anforderungen nach KVG-Spurführungsrichtlinie
- Streckenlänge: 19,6 km (15,4 – 35,0)
- Im EBO- Bereich eingleisige Strecke ohne Kreuzungsbahnhöfe und Haltepunkte
- Elektrifizierung mit 600 V Gleichstrom
- NetZRückspeisung zwingend erforderlich; Fahrdrathöhe über SO: min. 4200 mm, max. 5500 mm
- Max. Stromentnahme eines Fahrzeuges: 1.000 A, bei Doppeltraktion max. 1600 A
- Zwischen Niederkaufungen Bf und Oberkaufungen Bf ist die direkte Streckenführung nicht elektrifiziert und der Streckenabschnitt durch die Gemeinde Kaufungen ist mit 600 V Gleichstrom elektrifiziert. Der letzt genannte Abschnitt wird nur nach BOStrab betrieben und kann nur von Fahrzeugen, die gemäß der BOStrab zugelassen sind (maximale Breite 2,40 m), befahren werden.
- Betriebsverfahren: 408
- Stärkste Streckenneigung: 25 ‰
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: EBO- Bereich: 80 km/h; BOStrab- Bereich 50 km/h

- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW Oberkaufungen, ESTW Fürstehagen, PZBI 60 R
- Befahrbarkeit mit INDUSI PZB 90
- Kommunikationssystem der Strecke: Betriebsfunk (analog, 2m Band, Frequenz: 149,39 MHz plus Pilotton 156,7 Hz, Genehmigungsnummer lautet 24 01 2111), Mobiltelefon
- Streckenöffnungszeit: derzeit 04:00 Uhr – 24:00 Uhr
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber: DB-Netz AG in Kaufungen Papierfabrik
- Besonderheit: Mischbetrieb EBO / BOStrab, Wendeschleifen nur im BOStrab - Bereich.  
Haltepunkte werden gemäß BOStrab betrieben, können aber von Eisenbahnfahrzeugen mit einer Breite von maximal 2,65 m angefahren werden.

## 2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen können besondere örtliche oder betriebliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung einschränken oder die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen.

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen, z.B. die zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen.

Auf Kundenwunsch können nach Absprache mit der HLB Basis AG Verkehre über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus durchgeführt werden, wenn dies der HLB Basis AG rechtzeitig bekannt gegeben wird. Für diese Verkehre

wird eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Stellwerksbesetzung erhoben werden.

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven festgelegt.

Sollten für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehre besondere Geschwindigkeitsrestriktionen notwendig sein, werden sie dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor Durchführung der Fahrt mitgeteilt.

### 2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der RBK entsprechen. Zur Prüfung der Kompatibilität der für den Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge sind prüffähige Unterlagen über die Fahrzeuge, insbesondere Spurkranz, Gewicht, Länge, Anordnung der Türen, Hüllkurven, Ausstattung zur Signal / Weichen / Fahrzeug-Infoeinrichtung sowie Kommunikationseinrichtungen, vorzulegen. Die Unterlagen werden geprüft und eventuell vorzunehmende Anpassungen benannt. Das Fahrpersonal ist auf Kosten des EVU zu schulen; die Schulung ist jährlich zu wiederholen.

Das Verkehrsunternehmen erkennt die alleinige Verantwortung des Betriebsleiters nach BOStrab für die nach BOStrab betriebenen Infrastrukturen an.

#### 2.3.1 Induktive Zugsicherung (PZB)

Aufgrund der auf dem Schienennetz bei der Regionalbahn Kassel GmbH vorhandenen Durchrutschwege und Signalstandorte gilt bezüglich der induktiven Zugsicherung (PZBI 60 R) folgendes:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einer induktiven Zugsicherung (PZBI 60 R) mit weg- und zeitabhängiger Geschwindigkeitsüberwachung ausgerüstet sein. Bei Fahrzeugen, die nicht über die vorgenannte Ausrüstung verfügen, ist unabhängig von den tatsächlichen Bremsverhältnissen im Zug grundsätzlich in Zugart "U" zu

fahren. Diese ist durch Eingabe der Bremsart "G" am Zugdateneinsteller einzuwählen, auch wenn der Zug in der Bremsart "P" oder "R" gefahren wird.

Es ist grundsätzlich in der wirksamsten zugelassenen Bremsart (P, R) zu fahren. Diese Fahrzeuge dürfen auf dem Schienennetz der Regionalbahn Kassel GmbH nur mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h verkehren.

### 2.3.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der RBK verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der Regionalbahn Kassel GmbH erforderlichen Funkgeräte verfügen.

### 2.4 Restriktionen durch den Mischbetrieb EBO / BOStrab

Bei Befahrung der Strecke mit reinen EBO- Fahrzeugen ist keine Nutzung der Haltepunkte (es sei denn die Fahrzeuge sind max. 2,65 m breit), Wendeschleifen sowie Kreuzungs- und Umfahrungsmöglichkeiten zulässig.

### 2.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der Konzernrichtlinie 123 der DB AG ist Unfallmeldestelle der zuständige Fahrdienstleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte nach den einschlägigen Richtlinien (BUVO-NE) und ist gegenüber dem zugangsberechtigten EVU weisungsbefugt. Das EVU unterstützt den Fahrdienstleiter, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der RBK bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses. Dazu stellt das EVU der RBK die Daten der induktiven Zugsicherung zur Verfügung, damit sie die gesetzlich vorgeschriebenen und geforderten Untersuchungen durchführen kann.

### **3. Entgeltgrundsätze**

#### 3.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Haltepunkt-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der Regionalbahn Kassel GmbH
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt (Stationsnutzung wird gesondert berechnet)
- 7) Vereinbarte Aufenthaltszeiten < 2 Stunden vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfang- bzw. Endbahnhof; Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 2 Stunden werden gesondert berechnet.

#### 3.2 Berechnung der Entgelthöhen

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl Zugkilometer. Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgender Formeln:

$\text{Trassenpreis pro Kilometer in €} \times \text{maßgebende Entfernung (Zugkilometer)}$

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zug- und/oder Rangierfahrt.

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der normalen Besetzungszeiten, hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten zu übernehmen (vgl. Liste der Nutzungsentgelte).

### 3.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

#### Faktor 1,0 (Grundtrassenpreis)

1. Kriterium: Vertakteter Personenverkehr

2. Bewertung: Faktor 1,00

#### Faktor <0,99 (Sonderpreis Teilnutzung der Serviceeinrichtungen)

1. Kriterium: Fahrten, die nicht jeden Haltepunkt an der Strecke bedienen

2. Bewertung: Faktor  $(1,00 - (0,01 \times \text{Anzahl der ausgelassenen Halte}))$

#### Faktor 0,4 (Sonderpreis Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen)

1. Kriterium: Leertriebfahrzeugfahrten und Werkstattüberführungen werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.

2. Bewertung: Faktor 0,4

### 3.4 Stornierungsentgelte

- Stornierung bis zum 60. Tag vor dem ersten Verkehrstag: unentgeltlich,
- Stornierung bis zum 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag: 10 % des Entgeltes einer Trasse,
- Stornierung nach dem 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt: 20 % des Entgeltes einer Trasse,
- Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt: 40 % des Entgeltes einer Trasse.

3.5 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Regionalbahn Kassel GmbH

Es wird ein einheitliches Trassenentgelt für Personen- und Güterverkehr erhoben, da die betrieblich- technischen Standards der Schienenwege der Regionalbahn Kassel GmbH sowohl für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr gleichermaßen erforderlich sind. Eine Differenzierung ergibt sich jedoch durch die hinterlegten Faktoren bei Entfall der Stationsnutzung z.B. im Güterverkehr.

## **Anlagen**

### **Formulare für Trassenanmeldungen**

- **Regel-Reisezüge**
- **Regel-Güterzüge**
- **Sonderzüge**

## Trassenanmeldung für Regel-Reisezüge

**An:**           Regionalbahn Kassel GmbH  
                  Abteilung Betrieb - Infrastruktur -  
                  Tel.:  
                  Fax:  
                  E-Mail:

**Besteller:** \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_

### Abweichende Rechnungsanschrift:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Reisezugtrassen

**A. Verkehrszeiten**

Verkehrszeitraum \_\_\_\_\_

Verkehrstage \_\_\_\_\_

Zusatztage \_\_\_\_\_

Ausfalltage \_\_\_\_\_

Konstruktionsspielraum \_\_\_\_\_

**B. Verkehrsart**

Takt-Verkehr ja  nein

Express-Verkehr ja  nein

Sonstige Verkehrsart \_\_\_\_\_

**C. Relation**

von \_\_\_\_\_

nach \_\_\_\_\_

**D. Betrieblich-technische Angaben**

Triebfahrzeug \_\_\_\_\_

Traktionsart \_\_\_\_\_

Höchstgeschwindigkeit \_\_\_\_\_

Zuglänge \_\_\_\_\_

Zuglast \_\_\_\_\_

Bremstellung \_\_\_\_\_

vorhandende Brh \_\_\_\_\_

Notbremsüberbrückung ja  nein

PZB 90 ja  nein

Zugfunk ja  nein  Art/Modell: \_\_\_\_\_

Dosto- Fahrzeuge ja  nein

Besonderheiten \_\_\_\_\_



**Versicherung:**

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

\_\_\_\_\_

(Ort, Datum)

\_\_\_\_\_

Unterschrift des Bestellers

## Trassenanmeldung für Regel-Güterzüge

**An:**           Regionalbahn Kassel GmbH  
                  Abteilung Betrieb - Infrastruktur -  
                  Tel.:  
                  Fax:  
                  E-Mail:

**Besteller:** \_\_\_\_\_  
                  Tel.: \_\_\_\_\_  
                  Fax: \_\_\_\_\_  
                  E-Mail: \_\_\_\_\_  
                  Datum: \_\_\_\_\_

### Abweichende Rechnungsanschrift:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Güterzugtrassen

**A. Verkehrszeiten**

Verkehrszeitraum \_\_\_\_\_

Verkehrstage \_\_\_\_\_

Zusatztage \_\_\_\_\_

Ausfalltage \_\_\_\_\_

Konstruktionsspielraum \_\_\_\_\_

**B. Verkehrsart**

Güterverkehrs- Lz- Fahrt ja  nein

Bedienung von Güterverkehrsstellen ja \_\_\_\_\_ nein

Sonstige Verkehrsart \_\_\_\_\_

**C. Relation**

von \_\_\_\_\_

nach \_\_\_\_\_

**D. Betrieblich-technische Angaben**

Triebfahrzeug \_\_\_\_\_

Traktionsart \_\_\_\_\_

Höchstgeschwindigkeit \_\_\_\_\_

Zuglänge \_\_\_\_\_

Zuglast \_\_\_\_\_

Bremstellung \_\_\_\_\_

vorhandende Brh \_\_\_\_\_

Lademaßüberschreitung ja  nein

PZB 90 ja  nein

Zugfunk ja  nein  Art/Modell: \_\_\_\_\_

Gefahrgut ja  nein

Besonderheiten \_\_\_\_\_



**Versicherung:**

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

\_\_\_\_\_

(Ort, Datum)

\_\_\_\_\_

Unterschrift des Bestellers

## Trassenanmeldung für Sonderzüge

**An:**           Regionalbahn Kassel GmbH  
                  Abteilung Betrieb - Infrastruktur -  
                  Tel.:  
                  Fax:  
                  E-Mail:

**Besteller:** \_\_\_\_\_  
                  Tel.: \_\_\_\_\_  
                  Fax: \_\_\_\_\_  
                  E-Mail: \_\_\_\_\_  
                  Datum: \_\_\_\_\_

### Abweichende Rechnungsanschrift:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Sonderzugtrassen

A. Angaben über den Zuglauf				<input type="checkbox"/> Reisezug <input type="checkbox"/> Güterzug
<b>a)</b> am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach		<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
<b>b)</b> am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach		<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
<b>c)</b> am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach		<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
<b>d)</b> am	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach		<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung
<b>Laufweg</b> (genaue Streckenangabe) zu				
a)				
b)				
c)				
d)				
<b>Unterwegshalte</b> (Haltedauer/-art)				
a)				
b)				
c)				
d)				
<b>Besonderheiten:</b>				
B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen				
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	

<b>C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)</b>			
Triebfahrzeug (Baureihe): vgl. DB-Baureihe:		<input type="checkbox"/> Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Dampflokom (Kohle) <input type="checkbox"/> Dampflokom (Öl)	
Höchstgeschwindigkeit:		km/h bei Dampflokom: vorwärts	km/h rückwärts km/h
<b>Fahrzeugausrüstung:</b>			
Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussung der Bauart PZB 90 "			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Zugfunk			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei Dampflokom: zweimännige Besetzung ist sichergestellt		
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV			
<input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen			
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.			
<b>Wagenzug</b>			
Bremsstellung vorhandene Bremsleistung			
Wagenzuggewicht	t	Achsen	
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m
Höchstgeschwindigkeit		km/h	
<b>Bei Reisezügen</b>		<b>Bei Güterzügen</b>	
NBÜ vorhanden: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Ladegut:	
		Klasse:	Stoff-Nr.:      Gefahrgutklasse:
		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:
		KV-Profil-Nr.: P      C	/ P      C
bei Wendezug: Tfz schiebt		von	bis
Schiebelok (Baureihe)		von	bis <input type="checkbox"/> gekuppelt
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters gewünscht			<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls ja, von		bis	
<b>Versicherung:</b>			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.			

\_\_\_\_\_  
(Ort, Datum)

\_\_\_\_\_  
Unterschrift des Bestellers