



**Nutzungsbedingungen für  
Serviceeinrichtungen  
der**

**HLB Basis AG**

(im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

**Stand: 10. Dezember 2009**

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

## **Allgemeiner Teil (NBS-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, Ortskenntnis
- 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
- 2.5 Sicherheitsleistung

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

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 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 den vereinbarten Nutzungen
- 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 von der vereinbarten Nutzung

## **7. Gefahren für die Umwelt**

7.1 Grundsatz

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

7.3 Bodenkontaminationen

7.4 Ausgleichspflicht zwischen EIU 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
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
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
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

## **1. Zweck und Geltungsbereich**

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
  - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung 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 EIU.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU geltend sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- 1.5 Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahrenheiten usw.).

## **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 das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hier von abweichend legt das EIU gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es 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 EIU unverzüglich schriftlich an.
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis
- 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 Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das EIU verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil der NBS 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 Nutzungsbedingungen beschriebenen 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 Das EIU 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 Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

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

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind, stellt das EIU 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 EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

#### 3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

a) Das EIU nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

b) Das EIU kann abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Es muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 10 Abs. 6 EIBV.

#### **4. Nutzungsentgelt**

##### **4.1 Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des EIU.

##### **4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge**

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 das EIU.

##### **4.3 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen. Das EIU kann im Besonderen Teil seiner NBS 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 den vereinbarten Nutzungen

5.2.1 Das EIU stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegen-

über der beantragten Nutzung),

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 von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der NBS für das EVU verbindlich.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das

EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegengebliebener Züge).

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

#### 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Das EIU 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 EIU Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

#### 5.5 Mitfahrt im Führerraum

5.5.1 Das EIU 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

Das EIU 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 es die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Das EIU 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 Das EIU nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Kapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Infrastrukturen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der NBS.

5.7.3 Das EIU kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Es 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 NBS (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 EIU 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 EIU 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 Infrastruktur in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

#### 6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, 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 NBS 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 EIU 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 EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### 7.3 Bodenkontaminationen

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

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Hat das EIU zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbe-

sondere 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.

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

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

## **Inhalt**

### **1. Allgemeine Informationen**

- 1.1 Einleitung
- 1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes
- 1.3 Veröffentlichung und Impressum
- 1.4 Ansprechpartner

### **2. Beschreibung der Serviceeinrichtungen**

- 2.1 Stationen und Personenbahnhöfe
- 2.2 Örtliche Gleisanlagen
- 2.3 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

### **3. Grundsätze und Kriterien für den Zugang zu Serviceeinrichtungen**

- 3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen
- 3.2 Antrags- und Zuweisungsverfahren sowie Zugangsbedingungen

### **4. Entgeltgrundsätze**

- 4.1 Umfang der Pflichtleistung
- 4.2 Berechnung der Entgelthöhen

## **1. Allgemeine Informationen**

### **1.1 Einleitung**

Mit den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlicht die HLB Basis AG die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte. Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der NBS.

Die NBS der HLB Basis AG sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (NBS-AT) und in einen Besonderen Teil (NBS-BT).

Die NBS-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der HLB Basis AG und Zugangsberechtigten. Die NBS-BT ergänzen die NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die NBS-AT und NBS-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der HLB Basis AG und Zugangsberechtigten dar.

### **1.2 Zugang zur Nutzung von Serviceeinrichtungen**

Der Zugang zur Nutzung von Serviceeinrichtungen der HLB Basis AG erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der HLB Basis AG abschließt.

Der Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen unterliegt den Bestimmungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der HLB Basis AG.

### **1.3 Veröffentlichung und Impressum**

Die Veröffentlichung der NBS erfolgt im Bundesanzeiger. Herausgeber der NBS: HLB Basis AG, Mannheimer Str. 15, 60329 Frankfurt.

1.4 Ansprechpartner

**Verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter:**

**Herr Norbert Sittinger**

Mannheimer Straße 15  
60329 Frankfurt am Main  
Tel.: 0 69 / 242524 - 50  
Fax: 0 69 / 242524 - 66

**Vertretung:**

**Herr Hans-Dietrich Ullrich**

Tel.: 0 69 / 242524 - 52

**HLB Basis AG,**

**Standort Königstein**

Bahnstraße 13  
61462 Königstein  
Tel.: 0 61 74 / 29 01 - 0  
Fax: 0 61 74 / 29 01 – 15

**Örtlicher Betriebsleiter:**

**Herr Wolfgang Köhler**

Tel.: 0 61 74 / 29 01 - 10  
E-Mail: wolfgang-koehler@hlb-online.de

**Vertretung:**

**Herr Peter Fischer**

Tel.: 0 60 81 / 91 47 - 31  
E-Mail: peter-fischer@hlb-online.de

**Fachbereichsleitung Trassenmanagement / Jahres- und Sonderfahrplan:**

**Herr Peter Fischer**

Tel.: 0 60 81 / 91 47 - 31

E-Mail: peter-fischer@hlab-online.de

**HLB Basis AG,**

**Standort Butzbach**

Himmrichsweg 3

35510 Butzbach

Tel.: 0 60 33 / 96 15 - 0

Fax: 0 60 33 / 96 15 – 15

**Örtlicher Betriebsleiter:**

**Herr Carsten Hessler**

Tel.: 0 60 33 / 96 15 – 10

E-Mail: carsten-hessler@hlab-online.de

**Vertretung:**

**Herr Dieter Fett**

Tel.: 0 60 33 / 96 15 – 30

E-Mail: dieter-fett@hlab-online.de

**Fachbereichsleitung Trassenmanagement / Jahres- und Sonderfahrplan:**

**Herr Dieter Fett**

Tel.: 0 60 33 / 96 15 – 30

E-Mail: dieter-fett@hlab-online.de

**HLB Basis AG,**

**Standort Kassel**

Wilhelmshöher Allee 252

34119 Kassel

Tel.: 05 61 / 9 30 74 - 0

Fax: 05 61 / 9 30 74 - 21

**Örtlicher Betriebsleiter:**

**Frau Susanne Wenzel**

Tel.: 05 61 / 9 30 74 - 18

E-Mail: [susanne-wenzel@hlb-online.de](mailto:susanne-wenzel@hlb-online.de)

**Vertretung:**

**Herr Wolfgang Sprenger**

Tel.: 05 61 / 9 30 74 - 12

E-Mail: [wolfgang-sprenger@hlb-online.de](mailto:wolfgang-sprenger@hlb-online.de)

## **2. Beschreibung der Serviceeinrichtungen**

### **2.1 Stationen und Personenbahnhöfe**

Die Stationen und Personenbahnhöfe stehen den Reisenden für das Ein-, Aus- und Umsteigen zur Verfügung. Folgende Ausstattungs- und Funktionsmerkmale weisen alle Stationen der HLB Basis AG auf:

- Info-Vitrinen
- Bahnsteigbeleuchtung
- Außen- bzw. Mittelbahnsteig

Im Bereich nachfolgend aufgeführter Strecken sind Stationen verfügbar:

1. Strecke Frankfurt-Höchst - Königstein (Taunus)
2. Strecke Friedrichsdorf – Brandoberndorf (Taunusbahn)
3. Streckenanbindung Eschwege-Stadtbahnhof

- Besonderheit der Strecke Kassel-Wilhelmshöhe- Süd – Baunatal-Großenritte

Die Personenbahnsteige an den Bahnhöfen/Haltepunkten der Strecke Kassel-Wilhelmshöhe-Süd – Baunatal-Großenritte im Abschnitt Baunatal-Altenbauna - Baunatal-Großenritte entsprechen den Bestimmungen für Straßenbahnbetrieb nach BOStrab; sie sind für Eisenbahnfahrzeuge nach EBO nicht nutzbar.

### **2.2 Örtliche Gleisanlagen**

Örtliche Gleisanlagen dienen der Bildung und Bereitstellung von Zügen und der Abstellung von Fahrzeugen. Die Anlagen sind in Abhängigkeit von der jeweiligen Funktionalität ausgestattet. Wesentlich für die Nutzung der Gleise ist die Qualität der Gleisanlagen aufgrund ihrer Anbindung an das Streckennetz mittels Leit- und Sicherungstechnik. So werden ausgehend von der eingesetzten Technik drei verschiedene Qualitätsstufen örtlicher Anlagen unterschieden.

Qualität I: Sonstige Hauptgleise

Diese Gleisanlagen, die in Abgrenzung zu den "Hauptgleisen der freien Strecke" als "sonstige Hauptgleise" bezeichnet werden, verfügen über Weichen und Signale, die von einem Stellwerk aus bedient werden. Hier sind signalgesicherte Zug- und Rangierfahrten möglich.

#### Qualität II: Stellwerksbediente Nebengleise

Auf diesen Anlagen sind nur Rangierfahrten möglich. Die Weichen und Signale werden von einem Stellwerk aus bedient.

#### Qualität III: Nebengleise mit mechanisch bzw. elektrisch durch Infrarotgeber ortsgestellte Weichen

Auch hier werden ausschließlich Rangierfahrten durchgeführt. Die Weichen werden vor Ort vom Gleisnutzer per Hand oder mittels eines Infrarotgebers bedient.

#### Anzahl der Anbindungen

Ein weiteres Kriterium zur Charakterisierung der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten für die Gleisanlagen ist die Anzahl der für ein Gleis zur Verfügung stehenden Weichenanbindungen. Die Gleise sind entweder mit einer Weiche (einseitig) oder mit zwei Weichen (zweiseitig) angebunden. Im Bereich nachfolgend aufgeführter Strecken sind örtliche Gleisanlagen verfügbar :

1. Strecke Frankfurt-Höchst - Königstein (Taunus)
2. Strecke Friedrichsdorf – Brandoberndorf (Taunusbahn)
3. Strecke Strecke Lollar – „Didier-Werke“
4. Strecke Butzbach (DB-Bf.) - Butzbach-Ost - Pohl-Göns
5. Strecke Butzbach-Ost – Bundesstraße 488 (Bahn-km 2,2)
6. Kassel-Wilhelmshöhe- Süd (km 0,8) – Baunatal-Altenbauna (km 7,0) -  
Baunatal-Großenritte (km 10,8)
7. Industriestammgleis Kassel - Waldau

8. Industriestammgleis Kassel-Baunatal – Gewerbegebiet „Das Linn“

9. Streckenanbindung Eschwege-Stadtbahnhof

### 2.3 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

Für die Brennstoffaufnahme stehen folgende Tankstellen zur Verfügung:

#### 1. Tankstelle Königstein (Dieselkraftstoff)

Die Tankstelle befindet sich an der Strecke Frankfurt-Höchst - Königstein (Taunus) im Bereich der Betriebswerkstatt Königstein. Der Schienenzugang ist vom Streckennetz der DB Netz AG über den Bf Frankfurt-Höchst möglich.

#### 2. Tankstelle Butzbach (Dieselkraftstoff)

Die Tankstelle befindet sich an der Strecke Butzbach (DB-Bf.) - Butzbach-Ost - Pohl-Göns im Bereich der Betriebswerkstatt Butzbach. Der Schienenzugang ist vom Streckennetz der DB Netz AG über den Bf Butzbach-Nord möglich.

#### 3. Tankstelle Baunatal-Großenritte (Dieselkraftstoff)

Die Tankstelle befindet sich an der Strecke Kassel-Wilhelmshöhe- Süd – Baunatal-Altenbauna - Baunatal-Großenritte im Bereich der Betriebswerkstatt Baunatal-Großenritte. Der Schienenzugang ist vom Streckennetz der DB Netz AG in Kassel- Wilhelmshöhe- Süd möglich.

### **3. Grundsätze und Kriterien für den Zugang zu Serviceleistungen**

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

Die betrieblich-technischen Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz müssen gemäß der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der HLB Basis AG erfüllt sein.

#### **3.2 Antrags- und Zuweisungsverfahren sowie Zugangsbedingungen**

##### **3.2.1 Stationsnutzung**

Die Nutzung der Stationen setzt eine Anmeldung durch den Zugangsberechtigten nach Maßgabe dieses Abschnitts voraus.

##### Anmeldungen

Anmeldungen für die Stationsbenutzung müssen zum Anmeldetermin schriftlich vorliegen. Die Anmeldung durch den Zugangsberechtigten hat spätestens 8 Monate vor Fahrplanwechsel zu erfolgen. Die Anmeldung muss mindestens enthalten:

- Stationsbezeichnung
- je Station:
  - Anzahl Halte je Tag
  - Zuglänge je Halt
  - Verkehrstage.
- Zugnummer
- Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die in der Lage sind, für den Zugangsberechtigten rechtsverbindliche Erklärungen abzugeben oder entgegenzunehmen und erforderliche Auskünfte zu geben.

Fehlende Angaben fordert die HLB Basis AG bei den vom Zugangsberechtigten benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der Zugangsberechtigte ist

verpflichtet, die fehlenden Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermittelt der Zugangsberechtigte innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die HLB Basis AG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Ändert der Zugangsberechtigte seine Anmeldung später ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf den Zugangsberechtigten über.

#### Vertragsangebot

Bei fristgerecht eingegangenen Anmeldungen erhält der Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist, spätestens 8 Wochen nach Eingang der Anmeldung, ein schriftliches Angebot zum Abschluss eines Nutzungsvertrages, an das die HLB Basis AG vier Wochen gebunden ist. Geht ihr innerhalb dieser Frist keine schriftliche Annahme des Angebots zu, ist sie berechtigt, die Anmeldung abzulehnen.

#### Betriebliche Informationen zu einzelnen Zugfahrten

##### 1. Informationen an den Zugangsberechtigten:

Die HLB Basis AG informiert den Zugangsberechtigten auf Nachfrage über die zur Betriebsabwicklung der Eisenbahninfrastruktur von Personenbahnhöfen erforderlichen Daten. Insbesondere stellt sie sicher, dass der Zugangsberechtigte über Bauarbeiten in den Personenbahnhöfen und sich daraus ergebende Betriebseinschränkungen oder Betriebsänderungen informiert wird.

##### 2. Informationen des Zugangsberechtigten

Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass die HLB Basis AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges zumindest über folgende Informationen verfügt:

a) Zusammensetzung, An- und Abfahrtszeiten je Station und Laufweg des Zuges mit sämtlichen Halten des Zuges mit seiner Länge und Fahrzeuganzahl bei Abweichung von der Anmeldung;

b) etwaige Besonderheiten (z.B. gefährliche Güter gemäß GGVSE/RID, außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen, Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf);

c) andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben.

### 3. Reisendeninformationen

Die HLB Basis AG behält sich das ausschließliche Recht vor, in den Stationen über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge des Zugangsberechtigten die Reisenden anhand der ihr vorliegenden Daten zu informieren.

#### Berechnung der Halte

Für die Berechnung der Halte werden nur die ausfahrenden Züge berücksichtigt.

#### 3.2.2 Nutzung örtlicher Anlagen

Anmeldungen für die Nutzung örtlicher Anlagen müssen spätestens zwei Wochen vor Nutzungsbeginn schriftlich vorliegen. Fehlende Angaben fordert die HLB Basis AG bei den vom Zugangsberechtigten benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, die fehlenden Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermittelt der Zugangsberechtigte innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die HLB Basis AG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung. Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Ändert der Zugangsberechtigte seine Anmeldung später ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf den Zugangsberechtigten über.

### 3.2.3 Nutzung von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

#### Anmeldungen

Anmeldungen für die Nutzung örtlicher Anlagen müssen grundsätzlich spätestens einen Werktag vor der jeweiligen Nutzung schriftlich vorliegen. Bei Abgabemengen von über 3000 Litern muss die Anmeldung spätestens drei Werktage vor der jeweiligen Nutzung schriftlich vorliegen.

#### Verfahrensweisen

1. Bei einmaliger Nutzung erfolgt die Betankung durch das Personal der HLB Basis AG, wobei außerhalb der regulären Besetzungszeit der Tankstelle, zusätzlich zu den Brennstoffkosten noch Kosten für die Personalgestellung (Mindestschichtdauer von 6 Stunden), sowie für die An- und Abfahrt dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt werden.
2. Bei regelmäßiger Nutzung werden die Mitarbeiter des Zugangsberechtigten für eine Selbstbetankung in die Benutzung der Tankanlage durch die HLB Basis AG eingewiesen.

## **4. Entgeltgrundsätze**

### 4.1 Umfang der Pflichtleistung

Mit dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtungen sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen abgegolten:

#### 4.1.1 Stationen

- 1) Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung der Serviceeinrichtungen
- 2) Die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Serviceeinrichtungen
- 3) Die Bereitstellung von Informationen gemäß Punkt 3.2.1
- 4) Stationsnamensschild:

Auf jeder Station befinden sich Bahnhofsnamensschilder in angemessener Zahl, die den Namen der Station in deutscher Sprache anzeigen.

#### 5) Fahrplanaushang:

Die HLB Basis AG bringt an allen Stationen, die planmäßig vom Zugangsberechtigten im Personenverkehr bedient werden, einen Fahrplanaushang an. Die HLB Basis AG aktualisiert die Fahrplanaushänge jeweils zum Fahrplanwechsel.

Wünscht der Zugangsberechtigte eine zusätzliche Aktualisierung, so ist diese Leistung gesondert zu vereinbaren und zu vergüten.

#### 6) Informationsflächen für den Zugangsberechtigten:

Die HLB Basis AG stellt Informationsflächen zur Verfügung. Der Zugangsberechtigte darf diese Informationsflächen ausschließlich für verkehrliche Informationen (Tarife, Liniennetzplan) verwenden.

#### 7) Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter:

Die HLB Basis AG stellt dem Zugangsberechtigten Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter kostenfrei zur Verfügung. Die Kosten für Aufstellung einschließlich Stromanschluss, Betrieb, anfallende Energiekosten sowie aller weiteren Kosten trägt der Zugangsberechtigte.

8) Wegeleitsystem, Beschilderung:

Zur Orientierung der Reisenden bringt die HLB Basis AG auf den Stationen ein dem Reisendenaufkommen angepasstes Wegeleitsystem an.

9) Reinigung und Leerung der Abfallbehälter in vom Reisendenaufkommen und Größe der Stationen abhängigen Intervallen.

10) In Abhängigkeit von der Ausstattung der Stationen Reisendeninformationen über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge.

#### 4.1.2 Örtliche Gleisanlagen

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung der örtlichen Gleisanlagen
- 2) Die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen örtlichen Gleisanlagen
- 3) Alle Informationen, die für die Nutzung der örtlichen Gleisanlagen erforderlich sind
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die Koordination der Zug- und Rangierbewegungen.

#### 4.1.3 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Nutzung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme
- 2) Die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme
- 3) Alle Informationen, die für die Nutzung der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme erforderlich sind

### 4.2 Berechnung der Entgelthöhen

#### 4.2.1 Stationen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis. Die Entgelte für die Stationsnutzung sind derzeit in den Entgelten für

die Trassennutzung im Personenverkehr enthalten, da eine Nutzung aller Stationen im Regelverkehr derzeit obligatorisch ist.

Für EVU, die keine oder nur einen Teil der Stationen nutzen wollen, ist die Entgeltregelung der Schienennetznutzungsbedingungen der HLB Basis AG entsprechend anzuwenden.

#### 4.2.2 Örtliche Gleisanlagen

Die Nutzung der örtlichen Gleisanlagen setzt sich aus mehreren Preiskomponenten zusammen.

##### 1. Preiskomponente

Gleislängenabhängiger Preisanteil, der für die Nutzung von Gleisanlagen unterschiedlicher Qualitätsstufen zu entrichten ist (siehe auch Punkt 2.2).

##### 2. Preiskomponente

Gleislängenunabhängiger Preisanteil

##### 3. Preiskomponente

Soll eine Ladestraße / Laderampe genutzt werden, fallen zusätzliche Kosten an.

##### 4. Preiskomponente

Aufwandszuschlag für Nutzungszeiträume von weniger als 1 Jahr

#### 4.2.3 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme

Die Abgabe von Brennstoffen erfolgt zu Marktpreisen zuzüglich anteiliger Vorhaltungskosten der Tankanlagen.