



**Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB)  
der**

**Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH  
(HIG)**

**Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

**Gültig ab 09.12.2018**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen .....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen .....</b>	<b>5</b>
	2.1 Unternehmensgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung .....	5
	2.2 Haftpflichtversicherung .....	6
	2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis .....	7
	2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge .....	7
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....</b>	<b>8</b>
	3.1 Allgemeines .....	8
	3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen .....	8
	3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung .....	8
	3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr .....	9
	3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber von Schienenwegen .....	10
	3.6 Rahmenverträge .....	10
	3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	10
	3.8 Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen .....	10
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt .....</b>	<b>11</b>
	4.1 Bemessungsgrundlage .....	11
	4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge .....	11
	4.3 Umsatzsteuer .....	11
	4.4 Zahlungsweise .....	11
	4.5 Aufrechnungsbefugnis .....	11
	4.6 Sicherheitsleistungen .....	12
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien .....</b>	<b>13</b>
	5.1 Grundsätze .....	13
	5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten .....	13
	5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung .....	13
	5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....	14
	5.5 Mitfahrt im Führerraum .....	14
	5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur .....	14
	5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	15
<b>6</b>	<b>Haftung .....</b>	<b>16</b>
	6.1 Grundsatz .....	16
	6.2 Mitverschulden .....	16
	6.3 Haftung der Mitarbeiter .....	16
	6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher .....	16
	6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan .....	16
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt .....</b>	<b>17</b>
	7.1 Grundsatz .....	17
	7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen .....	17
	7.3 Bodenkontaminationen .....	17
	7.4 Ausgleichspflicht zwischen HIG und EVU .....	17

## 0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
EBHaftpfV	Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahn-beförderung gefährlicher Güter
HIG	Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der HIG – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
z. B.	zum Beispiel

## 1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG und
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

Die SNB-AT gelten im gesamten Bereich der durch die HIG betriebenen Schienenwege mit Ausnahme von nichtöffentlicher Eisenbahninfrastruktur.

- 1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der HIG als Betreiber 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 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gliedern sich in einem Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einem unternehmensspezifischen Besonderen Teil (SNB-BT).
- 1.4 **Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT gehen den Regelungen in den SNB-AT vor.**
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der HIG als Betreiber der Schienenwege.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Fahrzeughalter.

## 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

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

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:
- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);
  - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
  - einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG
- erbringen.

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.

- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter gelten als Unternehmensgenehmigungen (38 Abs. 3 AEG).

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauerhafte Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

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 Fahrzeughalter 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 Unternehmensgenehmigung verlangt die HIG die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der HIG unverzüglich schriftlich mit.

2.1.5 Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen und nationalen Bescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)) zur Verfügung.

## **2.2 Haftpflichtversicherung**

2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

2.2.2 Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauerhafte Geschäftsbeziehung zur HIG unterhält.

2.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU der HIG unverzüglich schriftlich mit.

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

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die Eisenbahninfrastruktur der HIG geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) 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 (gemäß VDV-Schrift 753 oder TfV).

2.3.3 Die HIG 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. Sie kann sich dabei eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Einzelheiten zur Organisation und Entgeltregelung enthält der Besondere Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Nach einer erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis selbst vermitteln.

## **2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) 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 Schienennetz-Nutzungsbedingungen 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/oder 2.4.2 auf Verlangen der HIG.

### **3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

#### **3.1 Allgemeines**

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB-AT und SNB-BT) enthaltenen Vorschriften bzw. Regelwerke.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die HIG dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG richtet sich nach den von der HIG 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 Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die HIG 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 Arbeitstagen nach Zugang der Mitteilung der HIG 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 (Formular „192 – Anmeldung Netzfahrplan“) müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April um 24:00 Uhr bei der HIG eingegangen sein.

- 3.3.2 Die HIG erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Beteiligte (gem. § 53 Abs. 1 Satz 3 ERegG) können einen Monat lang in Textform 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 die HIG 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 die HIG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen 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 Die HIG gibt bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

Das Angebot kann der Zugangsberechtigte grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag annehmen.

- 3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 kann die HIG in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen.  
Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:
  - a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter oder schadhafter Fahrzeuge),
  - b) Transporte mit besonderen Anforderungen an die Infrastruktur oder die betrieblich-technischen Rahmenbedingungen (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen oder Überschreitungen der bei der HIG zulässigen Zuglänge),
  - c) Probe- oder Erprobungsfahrten (Versuchsfahrten),
  - d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – BT nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.



- 3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber von Schienenwegen zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1) entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber von Schienenwegen 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 §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.
- 3.4.6 Der Zugangsberechtigte kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem Zugangsberechtigten zugeht und der Zugangsberechtigte nicht unverzüglich widerspricht. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der Zugangsberechtigte bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der HIG abfährt.

### **3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber von Schienenwegen**

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

### **3.6 Rahmenverträge**

Hat die HIG im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Abschluss von Rahmenverträgen nicht ausgeschlossen, richtet sich der Abschluss von Rahmenverträgen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (ABl. L 94 vom 08.04.2016, S. 1).

### **3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht die HIG im Rahmen des § 52 Abs. 3 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- 3.7.1 Die HIG erstellt im Rahmen von Konstruktionsspielräumen Trassenangebote ohne Rücksprache mit den Zugangsberechtigten. Die Konstruktionsspielräume betragen
- im Personenverkehr +/- 3 Minuten
  - in allen übrigen Fällen +/- 15 Minuten
- 3.7.2 Reichen die Konstruktionsspielräume zur Konfliktbeseitigung nicht aus oder kann im Rahmen der Konstruktionsspielräume dem Wunsch eines Zugangsberechtigten auf Anschlussbindung oder Trassenverknüpfung nicht Rechnung getragen werden, wirkt die HIG durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten nach Maßgabe folgender Grundsätze auf eine einvernehmliche Lösung hin:

- 3.7.2.1 Die HIG nimmt Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen. Zu diesem Zweck stellt ihnen die HIG die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich in Textform zur Verfügung:
- a) die von allen übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb einer auf die konfligierenden Anträge bezogenen Bandbreite von +/- 60 Minuten im Personenverkehr und +/- 120 Minuten in allen übrigen Fällen beantragten Zugtrassen,
  - b) die für alle übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb der vorstehend unter a) genannten Bandbreiten vorläufig konstruierten Zugtrassen,
  - c) die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken vom Betreiber der Schienenwege oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,
  - d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahwegkapazität verwendeten Kriterien

Die vorstehenden Informationen beinhalten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sind alle Betroffenen zum Stillschweigen über die erlangten Informationen verpflichtet.

- 3.7.2.2 Bei Vorliegen einfacher Verhältnisse kann die HIG bilateral – in der Regel fermündlich – demjenigen Zugangsberechtigten unter Angabe von Ort und Zeit des Konflikts eine alternative Zugtrasse vorschlagen, von dessen Antrag die vorgeschlagene Zugtrasse am wenigsten abweicht oder bei dem die Folgebelastung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen zum Beispiel dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsberechtigte keine unverhältnismäßige Folgebelastung (z.B. Beeinträchtigung von Taktverkehren, Verlust von Anschlussverbindungen oder Trassenverknüpfungen) zur Konfliktlösung in Kauf nehmen müssten. Führen bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg, nimmt die HIG Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf.
- 3.7.2.3 Die HIG stellt die notwendigen Informationen bereit, ohne dass die Identität von Zugangsberechtigten offengelegt wird, es sei denn, die betreffenden Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt. Der Betreiber der Schienenwege verhandelt mit allen Zugangsberechtigten, die einer Offenlegung ihrer Identität nicht zugestimmt haben, bilateral.
- 3.7.2.4 Kommt eine Einigung zustande, unterrichtet die HIG unverzüglich die Zugangsberechtigten, von deren Anträgen abgewichen werden soll, in Textform über das Verhandlungsergebnis. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG.
- 3.7.3 Hat ein Zugangsberechtigter in den vergangenen zwei Netzfahrplanperioden nicht jeweils mindestens 70% der vereinbarten Trassen auch tatsächlich in Anspruch genommen, werden seine Trassenanmeldungen abweichend von Pkt. 3.7.2 und § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG nachrangig behandelt, soweit nicht die von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten sich auf eine einvernehmliche Lösung des Konflikts verständigt haben.

### **3.8 Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen der HIG**

Nutzt ein Zugangsberechtigter in einem Zeitraum von zwei Monaten insgesamt nicht mehr als 20 Prozent der vereinbarten Zugtrassen, verlangt die HIG die Aufgabe von Zugtrassen nach Maßgabe des § 60 Abs. 3 ERegG.

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze, nebst den Entgelten der HIG. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in Abschnitt 3 der SNB-BT HIG.

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

Nach den Entgeltgrundsätzen der HIG 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 die HIG.

### **4.3 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der HIG 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 zwei Wochen nach Zugang der Rechnung auf ein von der HIG zu bestimmendes Konto zu überweisen. Einzelheiten hierzu sowie zu Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen sind in der SNB-BT geregelt.

### **4.5 Aufrechnungsbefugnis**

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn die Forderungen des Aufrechnenden unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind. Eine schriftliche Vereinbarung der Vertragspartner ersetzt die rechtskräftige Feststellung.

### **4.6 Sicherheitsleistungen**

4.6.1 Die HIG macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstabe a und c ERegG.

4.6.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen dann, wenn Daten einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kredit-scoring-Einrichtung annehmen lassen, dass Zahlungen durch den Zugangsberechtigten nicht geleistet werden können. Diese Daten dürfen höchstens zwei Jahre alt sein.

4.6.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) voraussichtlich zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsgemäß in Anspruch genommen Leistungen. Dabei gilt Folgendes:

- Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
- Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür voraussichtlich zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
  - Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.
  - Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Arbeitstage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein. Arbeitstage sind alle Tage außer Feiertage, Samstage und Sonntage.
  - Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Arbeitstage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristiger vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

## **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 Die HIG stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- 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),
  - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangs-berechtigten von Bedeutung sein können,
  - die Position des Zuges (nur auf Anfrage),
  - Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die HIG zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
  - etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen, Schadfahrzeuge),
  - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG, 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 die HIG und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die HIG 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 die HIG die Regelungen an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die HIG 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 (§ 52 Abs. 7 ERegG) 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 liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die HIG jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

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

#### **5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

Die HIG hat auf ihrem 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 der HIG 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 Die HIG bzw. ihre von ihr 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**

Die HIG 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 sie die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

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

5.7.1 Die HIG 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 Die HIG nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene oder freie Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Die HIG kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (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 Schienennetz-Nutzungsbedingungen (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.

### **6.2 Mitverschulden**

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

### **6.3 Haftung der Mitarbeiter**

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

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

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der HIG 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 BT der Schienennetz-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 Wasser gefährdende 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 der HIG zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der HIG notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

## **7.3 Bodenkontaminationen**

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

Ist die HIG als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der HIG entstehenden Kosten. Hat die HIG 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.