



Schienennetz- Benutzungsbedingungen

Stand: 1.1. 2015

Inhalt

A Allgemeine Informationen

B Schienennetz- Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)
Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

C Schienennetz- Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)
Firmenspezifischer Teil

D Anlagen
- Strecken- und Geschwindigkeitsübersicht
- Entfernungstabelle
- Entgeltverzeichnis



A Allgemeine Informationen

- Die Bleckeder Kleinbahn betreibt die Eisenbahnstrecke Lüneburg - Bleckede zwischen der Weiche 2 des Bahnhofs Lüneburg Nord der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) und dem Bahnhof Bleckede. Außer den Bahnhöfen Erbstorf-Ziegelei, Erbstorf, Boltersen und Bleckede und den Haltepunkten Scharnebeck, Rullstorf, Neetze und Neu Neetze sind folgende Serviceeinrichtungen gem. § 2 Abs. 3c Punkt 2 AEG vorhanden: Hafenbahn Bleckede und Bahnhof Lüneburg Süd.
- Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) beinhalten die Benutzungsbedingungen für die nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) durch den Betreiber der Schienenwege zu erbringenden Leistungen sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.
- Die SNB enthalten darüber hinaus Angaben, die für den Zugangsberechtigten von Interesse sind bzw. sein können. Sofern Sie darüber hinaus weitere Informationen benötigen, können Sie diese unter den nachstehend angegebenen Kommunikationsmöglichkeiten erfragen.
- In den SNB informieren wir über die Zugangsbedingungen zu unserer Infrastruktur. Wir zeigen darüber hinaus, was bei der Anmeldung von Fahrplantrassen zu beachten ist. Unser erklärtes Ziel ist, mit einem überschaubaren Regelwerk anzutreten und in Zusammenarbeit mit anderen Betreibern von Eisenbahninfrastrukturen die Basis für einen gesunden und effizienten Eisenbahnverkehr zu bieten.
- Diese SNB werden im Internet auf der Seite „www.bleckeder-kleinbahn.de“ veröffentlicht und aktualisiert.
- Die Übermittlung der Stellungnahmen nach § 8 Absatz 1 Nummer 2 vierter Halbsatz und Nummer 5 EIBV wird auf den elektronischen Weg via E-Mail beschränkt.
- Der Allgemeine Teil der SNBN (SNB-AT) entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) empfohlenen Fassung. Davon abweichende und ergänzende Regelungen enthält der „Besondere Teil“ (SNB-BT).
- Die SNB wurden erstmalig im Januar 2012 erstellt. Sie werden entsprechend den Bedürfnissen des Marktes unter Beachtung der vorgegebenen Regularien weiterentwickelt.
- Für Ihre Anfragen und Anregungen nutzen Sie bitte die folgenden Möglichkeiten:

E-Mail: info@bleckeder-kleinbahn.de

Telefon: 04131 – 851 801

Mobil: 0163 – 6 798 555

Telefax: 03212-1245215

Die Postanschrift lautet:

Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsges. UG

Lüner Damm 26

21331 Lüneburg



B Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Der Text des allgemeinen Teils der Schienennetz-Benutzungsbedingungen entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) herausgegebenen Empfehlung.

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Stand: 1. Januar 2015

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) empfiehlt Betreibern der Schienenwege die nachstehenden „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ unverbindlich zur Verwendung für die gesamte Geschäftsverbindung mit Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt. Den Adressaten steht es frei, der Empfehlung zu folgen oder andere Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu verwenden.



0 Verzeichnis der Abkürzungen

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung
- 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 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
- 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
- 3.4 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
- 3.5 Rahmenverträge
- 3.6 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 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

8 Gegenseitigkeit



Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
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
bzw.	beziehungsweise
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
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege– Allgemeiner Teil



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 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

Die 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 und Sicherheitsbescheinigung

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 § 14 Abs. 7 AEG.

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 § 14 Abs. 7 AEG.

2.1.3

Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.4

Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung 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 eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen die Anforderungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

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 (selbst oder durch Dritte) 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 hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche 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 eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

b) im Übrigen den Bestimmungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen.

2.4.2

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3

Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege nach.



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 Vorklage) erbracht werden.

2.5.5

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 Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind.

3.1.3

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 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.2.1

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens elf und müssen spätestens acht Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans gestellt werden.

3.2.2

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



3.2.3

Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.2.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit der Bekanntgabe des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

3.2.4

Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.2.3 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.

3.2.5

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.

3.2.6

Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.3.1

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

3.3.2

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.

3.3.3

Von der Frist gemäß Punkt 3.3.2 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 Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil - nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

3.3.4

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 3.3.2 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.

3.3.5

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).

3.4 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.

3.5 Rahmenverträge

3.5.1

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 3.6 getroffenen Regelungen.

3.5.2

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

3.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

a) Der Betreiber der Schienenwege soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. 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.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

4.1.1

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege.

4.1.2

Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

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 wer-



den. 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 Rechnungsstellung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen.

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 rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

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

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen 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 rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),

b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/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 bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.

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. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.

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 liegen gebliebene 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 liegen gebliebener 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 möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 *Instandhaltungs- und Baumaßnahmen*

5.7.1

Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Die durch entsprechende Baumaßnahmen verursachten Betriebserschwerungs- und Ausfallkosten (SEV, Umlauf- und Personaleinsatzänderungen etc.) hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen, für ausgefallene Zugleistungen ist jedoch kein Trassenentgelt zu entrichten.

5.7.2.

Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert der Betreiber der Schienenwege das EVU unverzüglich.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1

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

6.1.2

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

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 aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt 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 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 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

8 Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiger Betreiber der Schienenwege (dritter Betreiber der Schienenwege) Schienennetz-Benutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) des Betreibers der Schienenwege abweichen, so kann der Betreiber der Schienenwege, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie er selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten Betreibers der Schienenwege nutzt, dessen Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).



C Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Bleckeder Kleinbahn UG (BKB)

Besonderer Teil (SNB-BT)

1. Geschäftsbedingungen

Es gelten die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der BKB – Allgemeiner Teil (SNB AT)“ unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen.
Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

2. Grundzüge des BKB Trassenpreissystems

Es gelten Pauschalpreise pro km. Stations- und Anlagenpreise sind hierin eingerechnet. Maßgebend für die Höhe ist grundsätzlich die entfernungsabhängige Benutzung der BKB- Infrastruktur.
Die Trassenpreise sind der Anlage 3 zu diesen SNB zu entnehmen.

Beim Kauf einer Zugtrasse sind folgende Basisleistungen mit dem Preis im Paket abgegolten:

- a) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller
- b) Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise
- c) Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten
- d) Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Endbahnhof bis zu maximal 30 Minuten.

Die Entgelte sind gemäß § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 23 EIBV sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

3. Trassenanträge

Anträge/ Anmeldungen werden formlos gestellt, die Benutzung wird grundsätzlich in einem Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt.

Die Kosten für die Bearbeitung von Trassenanträgen sind der Anlage 3 zu diesen SNB zu entnehmen
Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

4. Stornierungen

Die Stornierung vorbestellter Zugtrassen erfolgt:

- a) bis zum 5. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich,
- b) danach zum halben Preis einer Trasse.

5. Infrastrukturparameter

5.1 Schienenweg

Bei dem Schienenweg handelt es sich um eine regelspurige, eingleisige Eisenbahnanlage.
Die maximale Radsatzlast beträgt 21,0 t.
Das zulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit beträgt 8,0 t/m.
Die Streckenklasse ist CM4



Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt:

1	2	3
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschw. und deren Beschränkung km/h	Betriebsstellen und ständige Langsamfahrstellen
0,0	25	Lüneburg Nord (OHE) km 1,218 (Grenze OHE/BIKB)
3,4	30	Erbstorf-Ziegelei km 4,6
4,7	20	Erbstorf km 5,1
	50	km 6,6
7,3	40	Scharnebeck Hp
8,9		Rullstorf Hp km 9,6
	20	km 9,7
	40	km 11,5
11,7	20	Boltersen km 12,6
	40	km 14,6
	50	km 14,7
	30	
	50	
15,9		Neetze Hp km 17,3
	40	km 18,2
	30	km 19,1
	50	
19,2	40	Neu Neetze Hp km 23,1
	20	
23,8		Bleckede



1	2	3
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschw. und deren Beschränkung km/h	Betriebsstellen und ständige Langsamfahrstellen
23,8	20	Bleckede km 23,1
19,2	40	Neu Neetze Hp km 19,1
	50	km 18,2
	30	km 17,3
15,9	40	Neetze Hp km 12,6
	50	
11,7	40	Boltersen km 11,6
	20	
	40	km 9,7
	20	km 9,6
8,9	40	Rullstorf Hp
7,3		Scharnebeck Hp km 6,6
	50	km 5,1
4,7	20	Erbstorf km 4,6
3,4	30	Erbstorf-Ziegelei km 1,218 (Grenze BIKB/OHE)
0,0	25	Lüneburg Nord (OHE)

Der geringste Bogenhalbmesser beträgt 300 m.



5.2 Stationen

Siehe 5.1.

Lokumläufe sind in Boltersen und Bleckede möglich.

Ladegleis und Ladestraße sind in folgenden Bahnhöfen vorhanden:

Bahnhof Erbstorf-Ziegelei, Nutzlänge 50 Meter

Bahnhof Boltersen, Nutzlänge 150 Meter

Bahnhof Bleckede, Kopframpe.

5.3 Zuglängen

Die Wagenzuglängen dürfen 300 m nicht übersteigen. Abweichungen sind nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung der BIKB- Betriebsleitung möglich.

6. Betriebsführung

6.1 Für die Betriebsführung gelten die Fahrdienstvorschrift-NE (FV-NE), die Sammlung betrieblicher Vorschriften der BIKB (SbV), sowie weitere in der SbV aufgeführte Vorschriften/ Regelwerke. Die SbV wird Zugangsberechtigten auf Anforderung gegen Kostenerstattung zur Verfügung gestellt.

6.2 Fahrzeugausrüstung:

Für den Betrieb auf der BIKB – Infrastruktur: Mobiltelefon. Die Rufnummer ist der BIKB vorab zu übermitteln.

D Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Bleckeder Kleinbahn UG Anlagen

1. Anlage 1 Strecken-/ und Geschwindigkeitsübersicht Strecke: Lüneburg – Bleckede

Siehe SNB-BT C, Punkt 5.1

2. Anlage 2 Entfernungstabelle

zwischen	Lüneburg DB	Lüneburg Nord	(Meisterweg)	Erbstorf-Ziegelei	Erbstorf	Scharnebeck	Rullstorf	Boltersen	Neetze	Neu Neetze	Bleckede	(Waldfrieden)
Lüneburg DB		1	2	4	6	8	10	13	17	20	25	27
Lüneburg Nord			1	4	5	8	9	12	16	20	24	27
(Meisterweg)				3	4	7	8	11	15	19	23	26
Erbstorf-Ziegelei					2	4	6	9	13	16	22	24
Erbstorf						3	5	7	12	15	20	22
Scharnebeck							2	5	9	12	18	20
Rullstorf								3	8	11	15	18
Boltersen									5	8	13	15
Neetze										4	8	11
Neu Neetze											5	8
Bleckede												3

3. Anlage 3 Entgeltverzeichnis

3.1 Trassenanträge:

Für die Bearbeitung von Trassenanträgen wird eine Bearbeitungspauschale in Höhe von 40,00 € erhoben. Diese wird bei Bestellung einer Trasse mit dem Trassenpreis verrechnet. Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr in Höhe von 40,00 € erhoben. Für Trassenanträge, welche weniger als 24 Stunden vor der Zugfahrt eingereicht werden wird ein Eilzuschlag von 90,00 € erhoben.

3.2 Trassenpreise:

Der Preis je Kilometer beträgt 6,50 € pro Kilometer. Zugfahrten, die der Freizeitgestaltung dienen (z. B. personenbefördernde Museums-/Touristikzüge, Sonderfahrten mit modernen Fahrzeugen zu touristischen Zwecken) und etwaiger notwendiger Leerfahrten vor bzw. nach der personenbefördernden Zugfahrt werden mit 4,00 € /km abgerechnet.

Die Befahrung der Hafenbahnanlagen Bleckede ab Haltepunkt Bleckede Süd wird pro Tag mit 25,00 € abgerechnet.

Die Befahrung der Anlagen des Bahnhofes Lüneburg Süd wird mit 50,00 € pro Tag abgerechnet.



3.4 Personalgestellung:

Für Personalgestellungen (Lotsen, Sicherungsposten u.dgl.) werden je Stunde 45,00 € berechnet. Der Einsatz des örtlichen Betriebsleiters (öBl) wird mit 55,00 € je Stunde berechnet, für einen Eisenbahnbetriebsleiter (Ebl) fallen 75,00 € je Stunde an. Die Dienstzeit der Lotsen und Sicherungsposten und des öBl wird ab Beginn des Dienstes ab Einsatzstelle Lüneburg bis zum Dienstende in der o.g. Dienststelle berechnet, die des Ebl ab/bis Dienststelle Celle.

Alle Preisangaben sind Nettopreise zuzüglich der am Tage der Leistung gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer.