

Regio Infra Service Sachsen GmbH

Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Regio Infra Service Sachsen GmbH (SNB RISS)

Abschnitt I Allgemeines

1. Die Regio Infra Service Sachsen GmbH, im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ BdS genannt, betreibt als Pächterin die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der
KBS 522 Chemnitz-Zwönitzbrücke – Chemnitz-Süd
von km 32,932
bis km 36,606
im folgenden „**KBS 522**“ genannt.
Diese Eisenbahninfrastruktur ist auf dem anliegenden Lageplan (**Anhang 1**) eingezeichnet.
2. Die Regio Infra Service Sachsen GmbH, im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ BdS genannt, betreibt als Pächterin die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der
KBS 523 Stollberg (Sachsen) – St.-Egidien
von km 0,330
bis km 19,461
im folgenden „**KBS 523**“ genannt.
Die Eisenbahninfrastruktur ist auf dem anliegenden Lageplan (**Anhang 2**) eingezeichnet.

3. Die Regio Infra Service Sachsen GmbH, im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ BdS genannt, betreibt als Pächterin die öffentliche Eisenbahninfrastruktur des

Bahnhofsnebengleises vom Bahnhof Neuoelsnitz (Neuoelsnitz – Lugau)

von km 1,080

bis km 3,330

im folgenden „**Nebengleis**“ genannt.

Die Eisenbahninfrastruktur ist auf dem anliegenden Lageplan (**Anhang 3**) eingezeichnet.

4. Die Regio Infra Service Sachsen GmbH, im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ BdS genannt, betreibt als Pächterin die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der

KBS 516 Hainichen – Niederwiesa

von km 19,700

bis km 36,810

im folgenden „**KBS 516**“ genannt.

Die Eisenbahninfrastruktur ist auf dem anliegenden Lageplan (**Anhang 4**) eingezeichnet.

5. Die Regio Infra Service Sachsen GmbH, im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ BdS genannt, betreibt als Pächterin die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der

ehem. KBS 413 Nossen – Freiberg/Sachs

von km 0,035

bis km 22,870

im folgenden „**N-M**“ genannt.

Die Eisenbahninfrastruktur ist auf dem anliegenden Lageplan (**Anhang 5**) eingezeichnet.

6. Alle in Punkt 1 bis 5 genannten öffentliche Eisenbahninfrastrukturen werden durch die RISS als eine einheitliche Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang betrieben und durch die RISS für zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet.
7. Gegenstand dieser SNB RISS sind Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der RISS durch Eisenbahnverkehrsunternehmen.
8. Die RISS stellt als BdS jedem zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen die genannten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen nach Maßgabe dieser SNB diskriminierungsfrei gegen Entgelt zur Verfügung.
9. Die Trassen- und Anlagennutzung ist nur zu dem Nutzungszweck und in dem betriebsüblichen Maß zulässig, wie es dem zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und der RISS als BdS andererseits abzuschließenden Vertrag entspricht.

Abschnitt II Beschreibung

1. Die Eisenbahninfrastruktur „**KBS 522**“ ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Einleisigkeit
- betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung
- Streckenklasse CM 4
- Achslast 21 Tonnen (t)
- Meterlast 11,67 t/m
- maximale Streckengeschwindigkeit: 50 km/h
- alle Fahrten werden als Zugfahrten durchgeführt
- Triebfahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussungsanlagen, Sifa und analogen Zugfunk (alternativ Mobiltelefon) ausgerüstet sein
- größte Längsneigung: 13.3 ‰

2. Rangier- und Abstellanlagen sind nicht vorhanden.

3. Serviceeinrichtungen sind nicht vorhanden.

4. Objektive Zugangskriterien für die EVU:

Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen, insbesondere:

- Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 AEG
- bestätigter Betriebsleiter nach EBV
- Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG, § 4 ESiV
- Fahrzeugzulassungen nach § 32 EBO
- Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ (VDV – Schrift 753)
- sonstige erforderliche Personalausbildungen

5. Die Eisenbahninfrastruktur „**KBS 523**“ ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Einleisigkeit
- betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung
- Streckenklasse CM 4
- Achslast 21 Tonnen (t)
- Meterlast 11,67 t/m
- maximale Streckengeschwindigkeit: 80 km/h
- alle Fahrten werden als Zugfahrten durchgeführt
- Triebfahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussungsanlagen, Sifa und analogen Zugfunk (alternativ Mobiltelefon) ausgerüstet sein
- größte Längsneigung: 21 ‰

6. Rangier- und Abstellanlagen sind vorhanden:

Bahnhof Oelsnitz (Gleis 3 und 4)

7. Serviceeinrichtungen:

Haltepunkte und Bahnhöfe siehe Anhang 5

8. Objektive Zugangskriterien für die EVU:

Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen, insbesondere:

- Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 AEG
- bestätigter Betriebsleiter nach EBV
- Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG, § 4 ESiV
- Fahrzeugzulassungen nach § 32 EBO
- Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ (VDV – Schrift 753)
- sonstige erforderliche Personalausbildungen

9. Die Eisenbahninfrastruktur „**Nebengleis**“ ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Einleisigkeit
- betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung
- Streckenklasse B 2
- Achslast 18 Tonnen (t)
- Meterlast 10,0 t/m
- maximale Streckengeschwindigkeit: 25 km/h
- alle Fahrten werden als Rangierfahrten durchgeführt
- Triebfahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussungsanlagen, Sifa und analogen Zugfunk (alternativ Mobiltelefon) ausgerüstet sein
- größte Längsneigung: 14,5 ‰

10. Rangier- und Abstellanlagen sind nicht vorhanden.

11. Serviceeinrichtungen sind nicht vorhanden.

12. Objektive Zugangskriterien für die EVU:

Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen, insbesondere:

- Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 AEG
- bestätigter Betriebsleiter nach EBV
- Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG, § 4 ESiV
- Fahrzeugzulassungen nach § 32 EBO
- Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ (VDV – Schrift 753)
- sonstige erforderliche Personalausbildungen

13. Die Eisenbahninfrastruktur „**KBS 516**“ ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Einleisigkeit
- betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung
- Streckenklasse CM 4
- Achslast 21 Tonnen (t)
- Meterlast 11,67 t/m
- maximale Streckengeschwindigkeit: 80 km/h
- alle Fahrten werden als Zugfahrten durchgeführt
- Triebfahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussungsanlagen, Sifa und analogen Zugfunk (alternativ Mobiltelefon) ausgerüstet sein
- größte Längsneigung: 14,8 ‰

14. Rangier- und Abstellanlagen sind vorhanden:

Bahnhof Frankenberg (Gleise 3 und 4)

Bahnhof Hainichen (Gleise 3 und 4)

15. Serviceeinrichtungen sind nicht vorhanden.

16. Objektive Zugangskriterien für die EVU:

Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen, insbesondere:

- Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 AEG
- bestätigter Betriebsleiter nach EBV
- Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG, § 4 ESiV
- Fahrzeugzulassungen nach § 32 EBO
- Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ (VDV – Schrift 753)
- sonstige erforderliche Personalausbildungen

17. Die Eisenbahninfrastruktur „**N -M**“ ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Einleisigkeit
- betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung
- Streckenklasse B 2
- Achslast 18 Tonnen (t)
- Meterlast 10,0 t/m
- maximale Streckengeschwindigkeit: 60 km/h
- alle Fahrten werden als Zugfahrten durchgeführt
- Triebfahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussungsanlagen, Sifa und Zugfunk (alternativ Mobiltelefon) ausgerüstet sein
- größte Längsneigung: 18,48 ‰

18. Rangier- und Abstellanlagen sind nicht vorhanden.

19. Serviceeinrichtungen sind nicht vorhanden.

20. Objektive Zugangskriterien für die EVU:

Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen, insbesondere:

- Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 AEG
- bestätigter Betriebsleiter nach EBV
- Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG, § 4 ESiV
- Fahrzeugzulassungen nach § 32 EBO
- Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ (VDV – Schrift 753)
- sonstige erforderliche Personalausbildungen

Abschnitt III

Charakter der SNB RISS

1. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RISS (SNB RISS) sind „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ im Sinne der §§ 305 bis 310 BGB sowie der „Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV)“ vom 3. Juni 2005 – BGBl. I, S. 1566 ff.

Sie gelten für die gesamte Geschäftsverbindung, die sich aus der Nutzung der oben bezeichneten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der RISS als BdS durch den Kunden (EVU) zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen ergibt.

2. Diese Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RISS (SNB RISS) werden nach § 4 EIBV einschließlich ihrer Anhänge veröffentlicht. Sie treten vier Monate vor Ablauf der Frist nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 EIBV für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan in Kraft.
3. Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen der SNB RISS oder von deren Anhängen werden entsprechend § 4 Abs. 4 EIBV mindestens sechs Monate vor Ablauf der Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Trassen für den Netzfahrplan veröffentlicht.

Bei der Veröffentlichung wird darauf hingewiesen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können und es ist anzugeben, auf welchem Wege diese Stellungnahmen erfolgen können.

4. Änderungen der SNB RISS einschließlich der Anhänge 1 bis 6 werden im Bundesanzeiger bekannt gegeben.
5. Die SNB einschließlich der Anhänge werden außerdem den Kunden (EVU) schriftlich bekannt gegeben und sind im Rahmen eines laufenden Vertrages genehmigt, wenn der Kunde (EVU) nicht binnen eines Monats nach Veröffentlichung oder Zugang schriftlich widerspricht.

Sollte der Kunde (EVU) fristgemäß widersprechen und erfolgt keine Einigung, haben die RISS und der Kunde das Recht, den Vertrag nach Eingang des Widerspruchs innerhalb eines Monats mit einer Frist von drei Monaten zum Monatsende zu kündigen.

6. Die Entgeltlisten für die Entgelte für Pflichtleistungen nach Anlage 1, Nr. 1 EIBV werden gesondert nach § 21 Abs. 7 i. V. m. § 4 EIBV veröffentlicht.

Abschnitt IV Nutzungsvertrag

1. Der Nutzungsvertrag über die Infrastruktur kommt zustande
 - a. durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebotes der RISS durch das EVU.
 - b. beim Bestehen eines Rahmennutzungsvertrages durch Übergabe der Fahrplanunterlagen an die RISS.
2. Mit Vertragsabschluss wird dem EVU das Nutzungsrecht an der Trasse bzw. den bezeichneten Serviceeinrichtungen ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag eingeräumt.
3. Wünscht das EVU Probefahrten, so sind diese gesondert zu beantragen und zu vereinbaren.
4. Die jeweiligen Entgelte ergeben sich aus den jeweils gültigen Entgeltlisten, welche auf der Homepage der RISS bekannt gemacht werden. Die Adresse der Homepage wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.
5. Das EVU weist bei der Antragstellung der RISS als BdS prüfungsfähig nach, dass es die für seine beabsichtigten Verkehrsleistungen erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen besitzt. Das EVU teilt der RISS ohne weitere Aufforderung jede beantragte und erfolgte Änderung mit.
6. Die RISS als BdS stellt ihrerseits sicher, dass die Infrastruktur unter normalen Betriebsbedingungen während der vertraglichen Nutzungszeit dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck entspricht.
7. Die Behandlung von Leistungsmängeln wird gesondert vereinbart.

8. Die Übertragung einer zugewiesenen Trasse auf ein anderes EVU ist nicht zulässig.
Ein EVU kann zur Erfüllung seiner Verpflichtung aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmer) in die Rechte und Pflichten des Trassenvertrages eintritt (§ 11 Abs. 3 EIBV). Die RISS als BdS kann dem Eintritt des Drittunternehmers widersprechen, wenn dieser den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere den Sicherheitsanforderungen, nicht entspricht.
Bei Eintritt eines Drittunternehmers in den Vertrag haften der Drittunternehmer und das vertragsschließende EVU der RISS als BdS als Gesamtschuldner, insbesondere für die durch den Eintritt des Drittunternehmers entstehenden Mehrkosten.
9. Zusammenschlüsse von EVU und internationale Gruppierungen nach § 2 Abs. 4 AEG gelten als EVU im Sinne dieser SNB RISS. Ihre Mitglieder haften der RISS als Gesamtschuldner.

Abschnitt V

Anmeldung und Zuweisung der Trassen

1. Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

1. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens elf und müssen spätestens acht Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplanes gestellt werden.
2. Der Betreiber der Schienenwege (BdS) erstellt spätestens zwei Monate nach Ablauf der Frist für die Einrichtung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
3. Der Wechsel des Netzfahrplanes erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen (§ 8 Abs. 2 EIBV).
4. Zugangsberechtigte, die innerhalb der Zuweisungsfrist (Punkt V. 1. 1) Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplanes gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit der Bekanntgabe des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.
5. Der BdS ergreift innerhalb einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
6. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der BdS unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 4 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
7. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

2. Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

1. Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplanes (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.
2. Der BdS gibt
 1. bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen innerhalb der Erstellung des Netzfahrplanes (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen bzw.
 2. 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. 4 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3. Von der Frist nach Punkt V. 2. 2. 2 kann der BdS in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind
 1. Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z.B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
 2. außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
 3. Probefahrten (Versuchszüge) oder
 4. Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt zwei Wochen.

4. Fälle, die einer besonders aufwändigen Behandlung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere BdS zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt V. 2. 2. 2 entsprechend der Anzahl der beteiligten BdS um jeweils 5 Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

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. Beteiligung mehrerer BdS

Der Zugangsberechtigte beantragt bei dem jeweiligen BdS die Zugtrassen, welche die Schienenwege des jeweiligen BdS betreffen. Die beteiligten BdS stimmen sich über die jeweiligen Zugtrassen im Schnittstellenbereich ab. Die beteiligten BdS werden darauf hinwirken, dass alle beteiligten BdS über den Antrag unverzüglich entscheiden.

4. Rahmenverträge

1. Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können im fünften Monat vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der BdS nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt V, 5 getroffenen Regelungen.
2. Im übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.

5. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

1. Der BdS soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
2. Der BdS kann abweichend von Nr. 1 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.

6. Inhalt der Anmeldungen

Die Anmeldungen müssen enthalten:

1. die zur Trassenkonstruktion erforderlichen betrieblich-technischen Angaben wie Zuglast, Zuglänge, Geschwindigkeit, Bremsleistung, Triebfahrzeuggattung
2. Angaben zur Nutzungsdauer
3. Benennung der Stellen oder Personen, welche befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von Trassenkonflikten abzugeben
4. Vollständige und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Späteren Änderungswünschen entspricht die RISS nach Möglichkeit. Die zusätzlichen Kosten einer späteren Änderung trägt der Antragsteller.

Abschnitt VI

Kontaktadresse RISS

Alle Anträge, Angebote, Informationswünsche, Kontakte usw. mit der RISS sind an folgende Adresse zu richten:

Regio Infra Service Sachsen GmbH
Herr Tino Gerschler
PF 114
D 09001 Chemnitz
Tel.: 0371-2370 740
Fax: 0371-2370 741
Mail: gerschler@RIS-Sachsen.eu

Dienst- und Bereitschaftszeiten:
Zugleiter Stollberg
Täglich 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Tel.: 037296-9279-151
Fax.: 037296-9279-153

Notfalleitstelle
Zugleiter Stollberg
Tel.: 037296-9279-151
Fax.: 037296-9279-153

Abschnitt VII

Rechte und Pflichten der Vertragspartner unter normalen Betriebsbedingungen

1. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung und bemühen sich darum, negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich zu halten.
2. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.
3. Für das Benutzen der Eisenbahninfrastruktur gelten die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere die EBO und die für das Befahren der Infrastruktur durch den Eisenbahnbetriebsleiter für öffentliche Eisenbahninfrastruktur (EBL) erlassenen allgemeinen und Einzelweisungen. Diese Weisungen sind auf Anforderung über die RISS zu beziehen.
4. Das eingesetzte Personal muss den Anforderungen der EBO entsprechen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.
5. Die RISS vermittelt auf Wunsch die Möglichkeit zum Erwerb der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis.
6. Das EVU stellt sicher, dass
 - a. seine Personale alle für die Benutzung der Infrastruktur erforderlichen Kenntnisse besitzen,
 - b. seine Personale entsprechend fortgebildet werden und
 - c. diese Anforderungen auch von den von Dritten in seinem Namen eingesetzten Personalern erfüllt werden.
7. Es gelten die Bestimmungen des staatlichen Arbeitsschutzes und die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Unfallversicherungsträger (SGB VII § 16). Das EVU stellt sicher, dass seine Personale vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach jährlich wiederkehrend entsprechende Unterweisungen erhalten.

8. Betriebliche Informationen zu einzelnen Rangierfahrten / Zugfahrten
 - a. seitens der RISS gegenüber den EVU, insbesondere über Änderungen an den Rangierwegen, Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitseinschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der Qualität des Fahrweges, Standort der Rangierabteilung, Belegungsstand der Anlagen werden unter der o. a. Adresse durch die RISS erteilt,
 - b. seitens des EVU gegenüber der RISS, insbesondere über den bisherigen Fahrtverlauf, geschätztes Eintreffen des Zuges auf der Infrastruktur der RISS, Standort des Zuges, Zusammensetzung des Zuges, abweichende Länge oder Bespannung des Zuges, Fahrzeugzahl, Anzahl der Achsen, Lademaßüberschreitungen, Gefahrguttransporte, hält das EVU für einen eventuellen Abruf durch die RISS bereit und gibt der RISS als BdS den Abrufweg rechtzeitig bekannt.
9. Die zum Einsatz kommenden Regelfahrzeuge der EVU (Kunden) müssen nach Bauweise, Ausrüstung, Abnahme sowie Instandhaltung den Bestimmungen der EBO in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Strecken und Anlagen entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein. Das EVU weist diese Tatsache auf Verlangen der RISS als BdS vor dem Einsatz der Fahrzeuge durch ein Zulassungsdokument der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörde nach.
10. Andere als die für den Regelbetrieb verwendeten Fahrzeuge müssen ebenfalls den Vorschriften der EBO entsprechen und dürfen nur mit Zustimmung der RISS als BdS zum Einsatz kommen.
11. Erfordert ein Verstoß gegen diese Bestimmungen das Aussetzen eines Fahrzeuges oder eine sonstige besondere Maßnahme, haftet das EVU für die dadurch entstehenden Kosten.
12. Die RISS als BdS ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung, Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur durchzuführen. Sie wird die notwendigen Maßnahmen mit den betroffenen EVU und Anschließern abstimmen.
13. Grundlage für die Dauer der Nutzung der Infrastruktur sind die aufgrund des Nutzungsvertrages erstellten Fahrplanunterlagen. Das benutzende EVU hat die benutzte Infrastruktur fristgerecht freizumachen. Bei Überschreitung dieser Fristen durch das EVU aus von ihm zu vertretenden Gründen erfolgt die Regelung entsprechend den Grundsätzen über die Regelung der Folgen bei Betriebsstörungen.

14. Auf ihrer Infrastruktur hat die RISS jederzeit das Recht, sich davon zu überzeugen, dass
- a. das EVU den vertraglich festgelegten Nutzungszweck nicht überschreitet,
 - b. das EVU seinen übrigen vertraglichen Verpflichtungen nachkommt,

Zu diesem Zweck haben die Mitarbeiter der RISS als BdS das Recht, dem Personal des EVU Anweisungen zu erteilen. Das Personal des EVU hat die Anweisungen der Mitarbeiter der RISS als BdS zu befolgen.

Abschnitt VIII

Rechte und Pflichten der Vertragspartner bei Störungen der Betriebsabwicklung

1. Betriebsstörungen sind u. a. Unregelmäßigkeiten sowie andere Ereignisse i. S. der BOA Anweisung Nr. 31, Nr. 1 und 2.
2. Die Vertragspartner unterrichten sich unverzüglich gegenseitig über den Eintritt solcher Betriebsstörungen oder Ereignisse.
3. Durch solche Betriebsstörungen oder Ereignisse verursachte Unregelmäßigkeiten gehen zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners und berechtigen diesen nicht zu weiteren Leistungsverweigerungen.
4. Die Vertragspartner vereinbaren, gemeinschaftlich alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren.
5. In diesem Sinne hat das EVU insbesondere dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur unverzüglich von schadhaften oder havarierten Fahrzeugen des EVU geräumt wird. Kommt das EVU diesen Verpflichtungen innerhalb angemessener Zeit nicht nach, hat die RISS als BdS das Recht, die Infrastruktur selbst oder durch Dritte auf Kosten des EVU zu räumen.
6. Die Aufgleisung havariierter Fahrzeuge durch das EVU muss nach § 64 BOA, Anweisung Nr. 32 zur BOA und Anlage 1, bzw. Aufgleismerkblättern nach Ril 123.0120, Punkt 1, (6) und Anhang 5 vorgenommen werden.
7. Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den von dem EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb oder die Umwelt, hat das EVU unverzüglich den jeweils zuständigen Zugleiter der RISS zu verständigen.
8. Diese Meldung entbindet das EVU nicht von der Pflicht zur eigenen Einleitung von Gegenmaßnahmen und von der ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtung zur Verständigung der zuständigen staatlichen Organe (z. B. Feuerwehr, Bundespolizei, Rettungsdienste, Umweltbehörden).

9. Ist die RISS aufgrund ihrer Verantwortung als BdS für die Infrastruktur als Zustandsstörerin zur Beseitigung der Störung verpflichtet, die durch das EVU –auch unverschuldet– verursacht worden ist, trägt das EVU die der RISS als BdS entstehenden Kosten.
10. Bei Bodenkontaminationen sind vom EVU alle notwendigen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen, wenn sie anlässlich von dessen Verkehrsleistungen –auch unverschuldet– aufgetreten sind.
11. Kann nicht festgestellt werden, durch welchen der Vertragspartner ein Schaden verursacht worden ist, haften die Vertragspartner zu gleichen Teilen.
12. Das EVU weist bei der Antragstellung auf Trassennutzung nach, dass es eine den Anforderungen der „Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung“ in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen hat, die sich –gleich aus welchem Rechtsgrund– ergeben können.
13. Soweit die RISS als BdS durch Höhere Gewalt oder sonstige Umstände, deren Beseitigung ihr in technischer oder wirtschaftlicher Hinsicht nicht zugemutet werden kann, an der Zurverfügungstellung der Infrastruktur gehindert ist, ruhen ihre Verpflichtungen aus den SNB RISS sowie den abgeschlossenen Nutzungsverträgen bzw. Rahmenverträgen solange, bis die Hindernisse beseitigt sind. Gleiches gilt im Falle von rechtzeitig angekündigten Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten oder von Störungsbeseitigungen oder sonstigen Maßnahmen.
14. Die RISS als BdS stellt einen Unfallmeldeplan auf.

Abschnitt IX

Nutzungsentgelt für die Pflichtleistungen

1. Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Pflichtleistungen i. S. d. Anlage 1, Nr. 1 zur EIBV sind die Entgeltgrundsätze des BdS.
2. Das Entgelt enthält Zinsanteile für das Anlagekapital, Kosten der anteiligen Verwaltung und der laufenden Unterhaltung der Infrastruktur, Instandhaltungsrückstellungen, Steuern und Abgaben sowie Gewinnanteile.
3. Grundlage für die Entgeltberechnung durch die RISS gegenüber den Nutzern der Infrastruktur ist die jeweils gültige „Entgeltliste“ für die betreffende Infrastruktur.
4. Die Entgeltliste des BdS RISS für die Nutzungsentgelte für Pflichtleistungen wird einen Monat vor dem Fristbeginn der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen eines Netzfahrplanes nach § 4 Abs. 1 EIBV veröffentlicht (§ 21 Abs. 7 EIBV i. V. m. § 8 Abs. 1 Nr. 2 EIBV).
5. Das EVU verpflichtet sich, der RISS die in der jeweils gültigen Entgeltliste enthaltenen Entgelte zu zahlen. Die vom EVU zu zahlenden Entgelte sind in der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Währung zu leisten und werden zuzüglich Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
6. Die Rechnungsstellung durch den BdS erfolgt jeweils nach Vertragsschluss.
7. Die Zahlungen sind innerhalb von 14 Tagen ab Rechnungsstellung fällig.
8. Sie sind auf eigene Kosten zu überweisen auf das Konto
 - a. **Regio Infra Service Sachsen GmbH**
 - b. **Kontonummer: 300 458 459**
 - i. **BLZ: 870 962 14**
 - ii. **Institut: Volksbank Chemnitz e.G.**
 - c. **Angabe von: Rechnungs- u. Kundenr.**
9. Einwendungen gegen die Rechnungsstellung sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der RISS schriftlich anzuzeigen.
10. Bei Zahlungsverzug hat das EVU Verzugszinsen in Höhe von 5 % über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Leitzinssatz zu zahlen. Zuzüglich werden für jede schriftliche Mahnung 10,00 € als pauschalierte Mahnkosten erhoben.

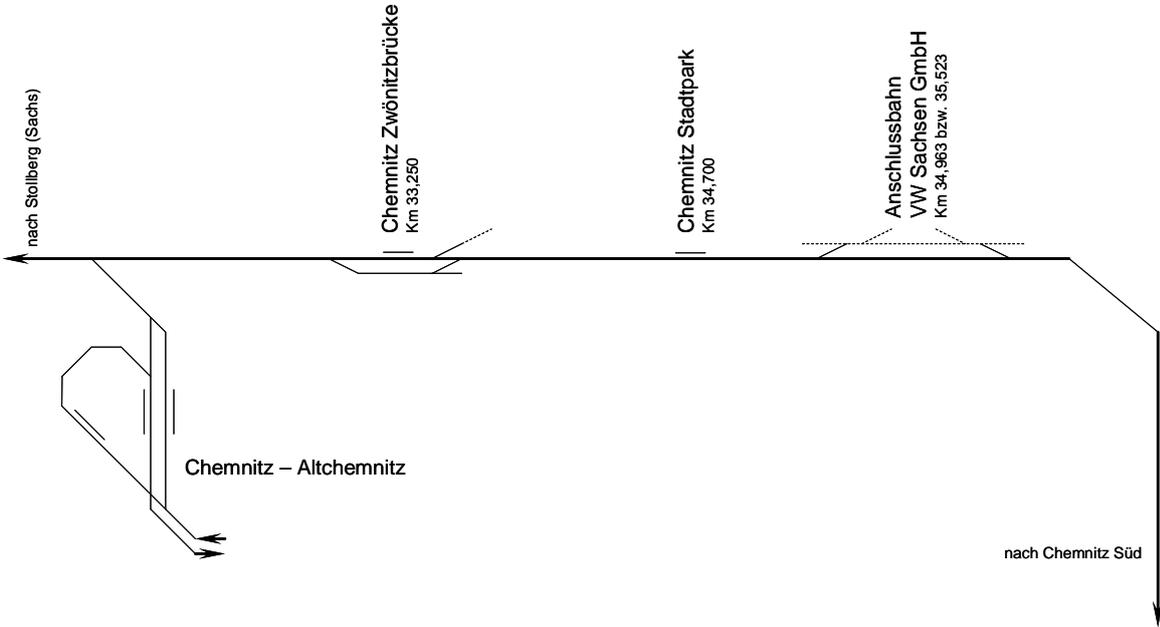
11. Der Kunde kann gegen Forderungen der RISS nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.
12. Beabsichtigt das EVU, eine bestellte Zugtrasse nicht zu nutzen, so gelten die im Trassenpreiskatalog festgesetzten Bestimmungen.

Abschnitt X

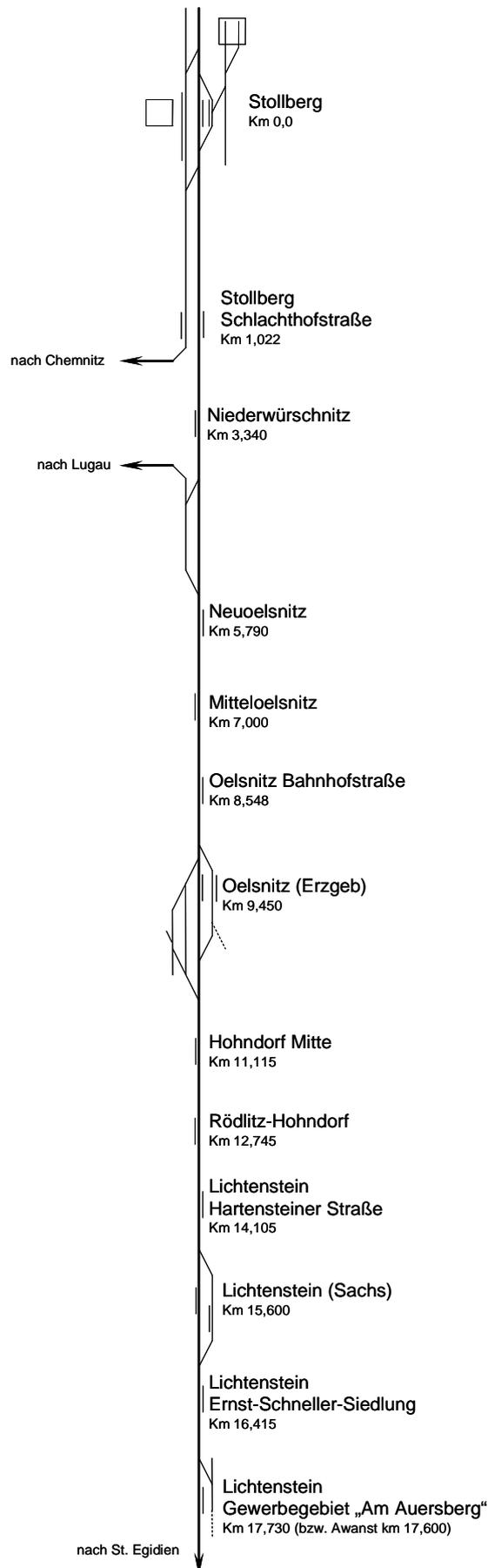
Nutzungsentgelt für die Serviceleistungen

1. Für die Entgelte für die Nutzung von Serviceeinrichtungen gilt § 24 EIBV.
2. Für die Entgelte für die Nutzung von Serviceeinrichtungen gelten entsprechend auch die Grundsätze des Abschnittes IX.
3. Die Entgeltliste für die Nutzung von Serviceeinrichtungen wird in gleicher Weise wie die Entgeltliste für die Pflichtleistungen veröffentlicht und geändert.

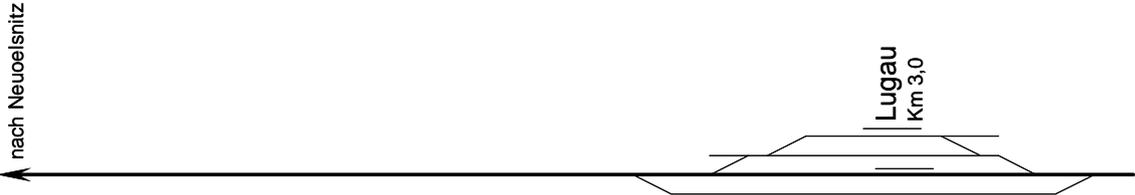
Anhang 1 – Lageplan der Strecke „KBS 522“



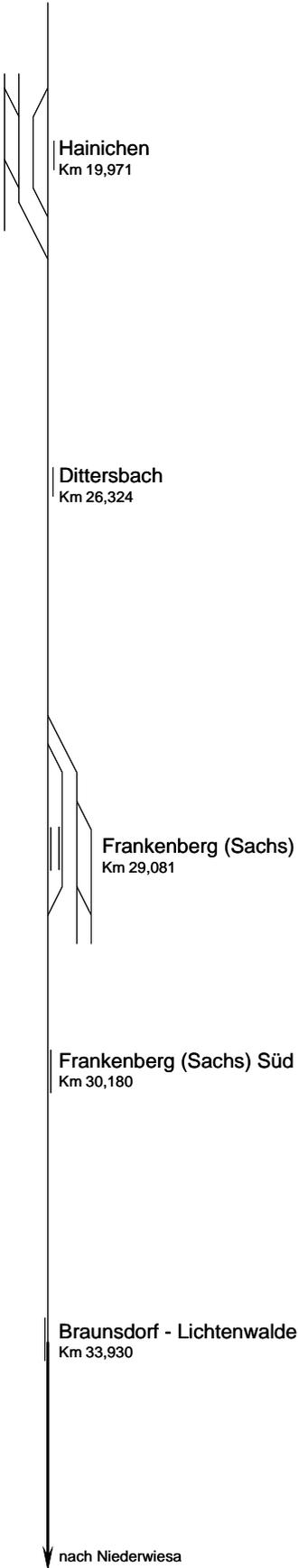
Anhang 2 – Lageplan der Strecke „KBS 523“



Anhang 3 – Lageplan der Strecke „Nebengleis“



Anhang 4 – Lageplan der Strecke „KBS 516“



Anhang 5 – Lageplan der Strecke „N - M“

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.

Anhang 6 – Serviceeinrichtungen der RISS auf der KBS 523

Verzeichnis der genutzten Bahnhöfe/Haltepunkte/Haltestellen auf der KBS 523

Stand 15.02.2003

Hp. Stollberg Schlachthofstraße (Haltepunkt bahnlinks)

Hp. Neuoelsnitz

Hp. Mitteloelsnitz

Hp. Oelsnitz Bahnhofstraße

Hp. Hohndorf Mitte

Hp. Lichtenstein Hartensteiner Straße

Hp. Lichtenstein Ernst-Schneller-Siedlung

Hp. Lichtenstein Gewerbegebiet