



Schienennetz-Nutzungsbedingungen der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH

(im Folgenden „Betreiber der Schienenwege“ oder „BTE“ genannt)

Besonderer Teil (SNB BT)

Gültig ab 1~~2~~³. Dezember 202~~7~~⁶

Herausgeber:
BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE),
Leester Straße 88, 28844 Weyhe
Tel.: +49 ~~0~~421 / 804_303
Email: infrastruktur@bte-eisenbahn.de

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN**3****1. ERGÄNZUNGEN/ABWEICHUNGEN ZU/VON DEN SNB-AT****4**

1.1.	ZU ZIFF. 2.3.1 DER SNB-AT	4
1.2.	ZU ZIFF. 2.3.2 DER SNB-AT	4
1.3.	ZU ZIFF. 2.3.3 DER SNB-AT	4
1.4.	ZU ZIFF. 2.4.1 DER SNB-AT	4
1.5.	ZU ZIFF. 2.4.2 DER SNB-AT	5
1.6.	ZU ZIFF. 2.5.5.2 DER SNB-AT	5
1.7.	ZU ZIFF. 3.1.2 DER SNB-AT	5
1.8.	ZU ZIFF. 3.2.1 DER SNB-AT	5
1.9.	ZU ZIFF. 3.2.4, 3.3.6, 3.4.2, 3.4.4 SOWIE 3.4.5 DER SNB-AT	5
1.10.	ZU ZIFF. 4.1. DER SNB-AT	5
1.11.	ZU ZIFF. 5.1.3 DER SNB-AT	5
1.12.	ZU ZIFF. 5.2.1 DER SNB-AT	6
1.13.	ZU ZIFF. 5.2.2 DER SNB-AT	6
1.14.	ZU ZIFF. 5.3.3 DER SNB-AT	6
1.15.	ZU ZIFF. 5.7.2 DER SNB-AT	6

2. INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG NEBST SCHIENENWEG**7**

2.1.	BESCHREIBUNG DER INFRASTRUKTUR	7
2.2.	VERKEHRLICHE EINSCHRÄNKUNGEN	14
2.3.	BETRIEBLICH-TECHNISCHE BEDINGUNGEN FÜR DEN ZUGANG ZUM SCHIENENNETZ	14
2.4.	NOTFALLMANAGEMENT	15

3. ENTGELTGRUNDSÄTZE**1716****3.1. UMFANG DES MINDESTZUGANGSPAKETS****1716**

DAS ENTGELT FÜR DIE BENUTZUNG DER SCHIENENWEGE DECKT DAS MINDESTZUGANGSPAKET GEMÄß ANLAGE 2 NR.

1 EREGG AB. DAHER SIND MIT DEM ZU ENTRICHTENDEN ENTGELT FÜR EINE TRASSE FOLGENDE BASISLEISTUNGEN

ABGEGOLTEN:

1716**3.2. BERECHNUNG DER ENTGELTHÖHEN****1716****3.3. VERKEHRSDIENSTE****1817****3.4. TRASSENÄNDERUNGS- UND STORNIERUNGSENTGELTE****1817****A. FORMULARE FÜR TRASSENANMELDUNGEN****1918****A.1. REGELZÜGE DES SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRS (INKL. LEERFAHRTEN)****1918****A.2. REGELZÜGE MIT AUSSCHLIEßLICH NACH EBO ZUGELASSENEN FAHRZEUGEN (INKL. LEERFAHRTEN)****1918****A.3. EINZEL-REISEZÜGE, EINZEL-GÜTERZÜGE, SONDERZÜGE, EINZEL-LEERFAHRTEN****1918****B. MUSTER-INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG****1918**

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ASig	Ausfahrtsignal eines Bahnhofs
AT	Allgemeiner Teil
Bf.	Bahnhof
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BK	Blocksignal auf freier Strecke
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
Brh	Bremshundertstel
BT	Besonderer Teil
BTE	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EOW	Elektrisch Ortsbediente Weiche
ERegG	Eisenbahn-Regulierungsgesetz
ESig	Einfahrtsignal eines Bahnhofs
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
MBrh	Mindestbremshundertstel
Hp	Haltepunkt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
P-GSM	Öffentlicher Mobilfunk
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
ZB	Zugangsberechtigter
ZUB	Zugbeeinflussung

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

Ergänzend zu bzw. abweichend von den vorangestellten Regelungen der SNB-AT gemäß Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) die unten genannten unternehmensspezifischen Regelungen (SNB-BT) fest. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der BTE und dem Zugangsberechtigten.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen bestehend aus SNB-AT und SNB-BT gelten als vertragliche Grundlage für die Geschäftsverbindung zwischen der BTE und den Zugangsberechtigten.

1.1. Zu Ziff. 2.3.1 der SNB-AT

Für die von der BTE betriebene Eisenbahninfrastruktur gilt die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO).

1.2. Zu Ziff. 2.3.2 der SNB-AT

Als Voraussetzung für die Befahrung der Infrastruktur der BTE muss der Triebfahrzeugführer im Besitz eines gültigen VDV-Führerscheins Klasse 3 (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein gemäß VDV-Schrift 753) inkl. Beiblatt mit Berechtigung für das Befahren der Infrastruktur der BTE oder einen Triebfahrzeugführerschein gemäß TfV Klasse B oder B1 inkl. Zusatzbescheinigung für das Befahren der Infrastruktur der BTE sein.

Abweichend von den Regelungen des Absatzes 1 genügt es auf den Strecken 2, 3 und 4, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die auf BOStrab Infrastruktur übergehen dürfen, im Besitz eines VDV-Führerscheins der Klasse 2 inkl. Beiblatt mit Berechtigung für das Befahren der Infrastruktur der BTE zu sein.

1.3. Zu Ziff. 2.3.3 der SNB-AT

Die Vermittlung der erforderlichen Orts- und Streckenkunde erfolgt durch die BTE. Die BTE legt ein von allen Zugangsberechtigten gleichermaßen (AEG §7e Abs. 3) zu erhebendes Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkunde fest. Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird. Näheres ist in der Beschreibung der Entgeltgrundsätze festgelegt. S. Anlage 1 zu den SNB

1.4. Zu Ziff. 2.4.1 der SNB-AT

Für die von der BTE betriebene Infrastruktur gilt die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO).

Fahrzeuge, die eine Inbetriebnahmegenehmigung nach §62 BOStrab besitzen, dürfen nur die für diese Fahrzeuge ausgerüsteten Streckenteile der BTE befahren.

Fahrzeuge, die keine Inbetriebnahmegenehmigung nach §62 BOStrab besitzen, dürfen nur diejenigen Streckenteile der BTE befahren, auf denen sie durch Weichen davon abgehalten werden können, in Streckenbereiche nach BOStrab einzufahren.

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung im Einzelfall durch die BTE festgelegt.

1.5. Zu Ziff. 2.4.2 der SNB-AT

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

1.6. Zu Ziff. 2.5.5.2 der SNB-AT

Die BTE definiert als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 2.5.5.2 SNB-AT Montage bis Freitage außer gesetzliche Feiertage im Bundesland Niedersachsen.

1.7. Zu Ziff. 3.1.2 der SNB-AT

Die BTE hat für die von ihr betriebenen Infrastrukturen alle netzzugangsrelevanten Vorschriften in „Sammlungen betrieblicher Vorschriften“ (SbV) erfasst. Diese beinhalten die Angaben zum Streckenbuch und sind für die Zugangsberechtigten bei BTE unter den Kontaktdaten in Ziffer 1.8. auf Anfrage in elektronischer Form kostenfrei erhältlich.

1.8. Zu Ziff. 3.2.1 der SNB-AT

Die Zugangsberechtigten haben für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen die in der Anlage zu diesen SNB zur Verfügung gestellten Vordrucke bzw. Formulare zu verwenden. Die Trassenbestellung erfolgt für die einzelnen Strecken beim BTE-Betriebsstandort unter den nachfolgend genannten Kontaktdaten:

BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH, Leester Straße 88, 28844 Weyhe
Tel.: 0421 80 950 974 Fax: 0421 80 950 975

e-mail: trassenbestellung@bte-eisebahn.de

1.9. Zu Ziff. 3.2.4, 3.3.6, 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 der SNB-AT

Die BTE definiert „Arbeitstage“ im Sinne von Ziff. 3.2.4 Satz 1, 3.3.6, 3.4.2 Satz 1, Punkt 3.4.4 Satz 3 sowie Punkt 3.4.5 SNB-AT als Montage bis Freitage außer gesetzliche Feiertage im Bundesland Niedersachsen.

1.10. Zu Ziff. 4.1. der SNB-AT

Die BTE stellt ihre Entgeltgrundsätze unter Ziff. 3 der SNB-BT dar.

1.11. Zu Ziff. 5.1.3 der SNB-AT

Personen, die im Namen der BTE binnen kürzester Zeit Entscheidungen treffen können, sind der Eisenbahnbetriebsleiter und der örtliche Betriebsleiter sowie ihre jeweiligen Stellvertreter sowie der jeweils diensthabende Notfallmanager. Deren Erreichbarkeiten sind in der SbV der BTE angegeben.

1.12. Zu Ziff. 5.2.1 der SNB-AT

Die Zugangsberechtigten haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Betriebspersonal vor Einsatzbeginn auf Infrastruktur der BTE über die aktuell gültigen Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen mitführt. Die Weisungen werden zum Zeitpunkt der Herausgabe durch die BTE dem vom Zugangsberechtigten benannten Empfänger elektronisch oder per Fax übersandt.

1.13. Zu Ziff. 5.2.2 der SNB-AT

Die Zugangsberechtigten haben die im Infrastrukturnutzungsvertrag benannte zuständige Stelle für betriebliche ad-hoc Entscheidungen zu informieren.

1.14. Zu Ziff. 5.3.3 der SNB-AT

Unter Ziff. 2.4 der SNB-BT hat die BTE Regelungen, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, aufgenommen.

1.15. Zu Ziff. 5.7.2 der SNB-AT

Vorhersehbare Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen werden auf der BTE-Homepage (www.bte-eisenbahn.de/unternehmen/infrastruktur/baustellen) bekannt gegeben und Zugangsberechtigten, die bereits Infrastrukturnutzungsverträge mit der BTE abgeschlossen haben, schriftlich mit einem Vorlauf von vier Wochen angezeigt.

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Schienenweg

2.1. Beschreibung der Infrastruktur

Im Folgenden wird das Streckennetz der BTE nach einzelnen Strecken gegliedert dargestellt und erläutert. Die Angaben zu den technischen und betrieblichen Merkmalen erfolgen mit Stand der Herausgabe dieser Benutzungsbedingungen. Maßgebend sind die Vorgaben des betrieblichen Regelwerks für die jeweilige Infrastruktur.

2.1.1. Strecke Bremen-Huchting – ASig Bf Auf den Kahlken

Merkmal	Bestimmung
Streckennummer	9144
Streckennummer BTE-intern	1
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert mit Ausnahme des Bahnhofs „Auf den Kahlken“, dieser ist mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert
Max. Neigung	7,4 ‰
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h im Bf „Auf den Kahlken“. Derzeit außerhalb des Bahnhofs „Auf den Kahlken“ baulich gesperrt bis vsl. Ende 2028
Maximal zulässige Zuglänge	150 m
Bremsweg	200 m
Kleinster Halbmesser	200 m
Streckenklasse	C2
Abweichungen vom Regellichraum der EBO	-
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	2 (Bf Bremen-Huchting, Bf Bremen-Kirchhuchting)

Anzahl Haltepunkte	2 (Kirchhuchting, Auf den Kahlken)
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb Huchting bis ESig „Auf den Kahlken“, dort Zugmeldebetrieb
Betriebliche Kommunikation und Information	P-GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Nur im Bf „Auf den Kahlken“ ist Spurplanstellwerk
Zugbeeinflussung	
Streckenauslastung	Strecke zurzeit baulich gesperrt
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr

2.1.2. Strecke Übergang BOStrab von Rolandcenter – Bf Auf den Kahlken – Übergang BOStrab Richtung Brüsseler Straße

Merkmale	Bestimmung
Streckennummer	9144
Streckennummer BTE-intern	2
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	BOStrab-Strecke der BSAG in Richtung Roland-Center und in Richtung Brüsseler Straße
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Zweigleisig, abschnittsweise eingleisig
Elektrifizierung	elektrifiziert mit 750 V Gleichstrom
Max. Neigung	6 ‰
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	75 m
Bremsweg	200 m
Kleinster Halbmesser	20 m

Streckenklasse	10 t
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Ja, im Bahnhof „Auf den Kahlken“ im Gleis 2 ab Weiche 3 bis zur Grenze EBO/BOStrab ist nur Lichtraum nach BOStrab für Fahrzeuge mit einer maximalen Fahrzeugbreite von 2,65m vorhanden.
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	1 (Auf den Kahlken)
Anzahl Haltepunkte	1 (Auf den Kahlken)
Betriebsverfahren	Zugmeldebetrieb
Betriebliche Kommunikation und Information	Digitalfunk der BSAG
Fahren ohne Streckenkenntnis	untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Spurplanstellwerk im Bf „Auf den Kahlken“, Ri. Roland-Center kein ASig
Zugbeeinflussung	Siemens Trainguard MT ZUB
Streckenauslastung	Vertakteter Personenverkehr im 10-Minuten-Takt
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr

2.1.3. Strecke Bf Auf den Kahlken – Bf Leeste

Merkmale	Bestimmung
Streckennummer	9144
Streckennummer BTE-intern	3
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	-
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Max. Neigung	5 ‰

Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	150 m
Bremsweg	400 m
Kleinster Halbmesser	250 m
Streckenklasse	Bis Stuhrbaum Weiche 1: C2, darüber hinaus D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	2 (Bf. Moordeich, Bf. Leeste)
Anzahl Haltepunkte	6 (Auf den Kahlken, Moordeich, Stuhr, Brinkum, Erichshof, Leeste)
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb
Betriebliche Kommunikation und Information	P-GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Nur im Bf „Auf den Kahlken“ ist Spurplanstellwerk
Zugbeeinflussung	Nur im Bf. „Auf den Kahlken“ PZB
Streckenauslastung	Gelegentlicher Güter- und Personenverkehr (museal)
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr

2.1.4. Bf. Leeste – Wendeschleife - Bf. Leeste

Merkmal	Bestimmung
Streckennummer	Zur Zeit noch nicht in Betrieb
Streckennummer BTE-intern	4
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	-
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm

Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Max. Neigung	-
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	-
Maximal zulässige Zuglänge	-
Bremsweg	-
Kleinsten Halbmesser	20 m
Streckenklasse	10 t
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Ja, Lichtraumprofil für Fahrzeugbreite von 2,65 m nach BOStrab
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	1 (Bahnhof Leeste Bf Leeste (b Bremen))
Anzahl Haltepunkte	2 (Bf Leeste , Hagener Straße Hagendamm)
Betriebsverfahren	-
Betriebliche Kommunikation und Information	-
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	-
Zugbeeinflussung	-
Streckenauslastung	-
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr

2.1.5. Strecke Leeste – Thedinghausen

Merkmal	Bestimmung
Streckennummer	9144
Streckennummer BTE-intern	5

Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	-
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Max. Neigung	20 ‰
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	150 m
Bremsweg	400 m
Kleinster Halbmesser	300 m
Streckenklasse	D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	4 (Bf. Leeste, Sudweyhe, Riede (b Bremen) , Thedinghausen)
Anzahl Haltepunkte	6 (Leeste, ~~Hagener Straße~~ Hagendam , Kirchweyhe Ort, Sudweyhe, Riede (b Bremen) , Thedinghausen)
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb
Betriebliche Kommunikation und Information	P-GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	EOW (für Zugfahrten)
Zugbeeinflussung	Nicht vorhanden
Streckenauslastung	Gelegentlicher Güter- und Personenverkehr (museal)
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr

2.1.6. Strecke Abzw. Weidufur – Bf. Kirchweyhe (DB)

Merkmal	Bestimmung
Streckennummer	9144
Streckennummer BTE-intern	6
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Im Bf. Kirchweyhe (DB) Anschluss an Infrastruktur der DB InfraGO AG, Strecke 2200 (Hamburg – Dortmund)
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Max. Neigung	10 ‰
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	150 m
Bremsweg	400 m
Kleinster Halbmesser	250 m
Streckenklasse	D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl (Kreuzungs-)Bahnhöfe	-
Anzahl Haltepunkte	-
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb
Betriebliche Kommunikation und Information	P-GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	-
Zugbeeinflussung	Nicht vorhanden
Streckenauslastung	Gelegentlicher Güter- und Personenverkehr (museal)

Regelmäßige Betriebszeiten	Montag bis Sonntag 4 bis 2 Uhr
----------------------------	--------------------------------

2.2. Verkehrliche Einschränkungen

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

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ - GGVSEB) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen, z.B. eine zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutfahrzeugen.

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

Alle Personenzüge dürfen als höchst zulässige Zuglängen nur die in der SbV angegebene kürzeste Bahnsteiglänge aufweisen, an denen zum Fahrgastwechsel angehalten wird. Von diesem Grundsatz darf mit Zustimmung der BTE abgewichen werden sofern das EVU die Sicherheit für die Fahrgäste durch betriebliche Maßnahmen gewährleistet. In diesen Fällen sind bei der Trassenbestellung entsprechende Angaben erforderlich.

2.3. Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der BTE entsprechen. Auf der BTE-Infrastruktur ist zu unterscheiden zwischen Fahrzeugen, die nur nach EBO zugelassen sind und solchen, die sowohl nach EBO als auch nach BOStrab zugelassen sind.

2.3.1. Punktförmige Zugbeeinflussung

Triebfahrzeuge, die sowohl nach EBO als auch nach BOStrab zugelassen sind sowie nur nach EBO zugelassene Triebfahrzeuge, die den Bahnhof „Auf den Kahlken“ nicht befahren, benötigen für das Fahren auf der BTE-Infrastruktur keine Ausrüstung für die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB).

Für die Nutzung des Schienennetzes der BTE gilt für Triebfahrzeuge, die nur nach EBO zugelassen sind und die den Bahnhof „Auf den Kahlken“ befahren, dass sie mit einer PZB-Anlage mit Geschwindigkeitsaufzeichnung und -überwachung ausgerüstet sein müssen. Über die Zulassung von Triebfahrzeugen, die nicht über die vorgenannte Ausrüstung verfügen, entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter der BTE; er legt einschränkende Bedingungen für die Durchführung dieser Fahrten fest.

2.3.2. Zugbeeinflussung Trainguard MT ZUB für nach EBO und BOStrab zugelassene Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge, die sowohl nach EBO als auch nach BOStrab zugelassen sind, müssen mit einer Zugbeeinflussungsanlage „Trainguard MT ZUB“ mit Geschwindigkeitsaufzeichnung und -überwachung ausgerüstet sein, die mit den Streckeneinrichtungen der BTE kompatibel ist.

2.3.3. Zugfunk

~~Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der BTE verkehren und nur nach EBO zugelassen sind, müssen über P-GSM verfügen. Dem gegenüber gilt für Triebfahrzeuge, die auf die Infrastruktur der BOStrab übergehen können und dürfen, die ausschließliche Ausrüstungspflicht mit dem digitalen Funksystem der BSAG.~~

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der BTE verkehren und nur nach EBO zugelassen sind, müssen sowohl über P-GSM verfügen als auch über das digitale Funksystem (Tetra-Funksystem BTE). Für Triebfahrzeuge, die auf die Infrastruktur der BOStrab übergehen können und dürfen, gilt die ausschließliche Ausrüstungspflicht mit dem digitalen Funksystem.

Für die Verfügbarkeit des Digitalfunks auf den Triebfahrzeugen ist es für diejenigen Triebfahrzeugen, bei denen der Digitalfunk nicht fest verbaut ist, erforderlich, ein digitales Funkgerät leihweise bei Einfahrt in die BTE-Infrastruktur in Empfang zu nehmen und bei Verlassen dieser das digitale Funkgerät wieder abzugeben. Das Verfahren wird in der SbV beschrieben.

Wird nach Verlassen der Infrastruktur der BTE versäumt, das digitale Funkgerät an der vorgesehenen Stelle wieder abzugeben, werden pauschale Gebühren gemäß Entgeltverzeichnis fällig, die den der BTE entstehenden Schaden ausgleichen.

2.3.4. Einsatz von Dampflokomotiven

Der Einsatz von Dampflokomotiven kann Restriktionen zur Gewährleistung des Brandschutzes unterliegen. Hinsichtlich des Brandrisikos wird nach kohlegefeuerten und öl- oder gasbefeuerten Dampflokomotiven differenziert.

Dampflokomotiven müssen technisch so ausgestattet sein, dass das Risiko einer Brandentstehung durch unkontrollierten Verlust von Heizmedien, z. B. durchglühende Kohleteilchen, weitgehend minimiert wird. Fahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven werden nicht zugelassen, wenn für die vorgesehenen Streckenabschnitte der für den beabsichtigten Verkehrstag aktuelle Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit ~~4~~oder höher5 angegeben wird. Maßgeblich sind die Angaben des DWD auf dessen Internetseite.

Kommt es während des Verkehrs mit Dampflokomotiven, auch bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt, zu Schäden (z. B. durch Brand der Vegetation), so liegt die Haftung allein beim EVU.

2.4. Notfallmanagement

Das Notfallmanagement wird gemäß Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt. Bei gefährlichen Ereignissen ist Unfallmelde-

stelle der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte. Das EVU unterstützt die Unfallmeldestelle, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der BTE bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses.

Dazu stellt der Zugangsberechtigte der BTE die Daten der PZB zur Verfügung, damit sie die gesetzlich vorgeschriebenen und geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Der Zugangsberechtigte hat einen während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbaren Notdienst zu benennen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung der BTE mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3. Entgeltgrundsätze

Die Entgelte sind gemäß § 31 Absatz 1 ERegG kalkuliert. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind nicht berücksichtigt. Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG werden nicht eingeräumt.

3.1. Umfang des Mindestzugangspakets

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt das Mindestzugangspaket gemäß Anlage 2 Nr. 1 ERegG ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- a) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- b) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller
- c) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- d) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der BTE
- e) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind.
- f) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt (ohne Nutzung der Personenbahnsteige. Die Nutzung der Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe wird separat gemäß Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen berechnet).
- g) Aufenthaltszeiten größer 2 Stunden vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof sowie Abstellungen auf Hauptgleisen von mehr als 2 Stunden werden gesondert berechnet.

3.2. Berechnung der Entgelthöhen

Die Bemessung des Entgeltes nach Anlage 1 dieser SNB richtet sich nach der zu befahrenden Strecke und dem Verkehrsdienst. Der Trassenpreis beruht auf den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl „Trassenkilometer“. Das zu entrichtende Entgelt errechnet sich nach der Formel

- $\text{Trassenpreis je Verkehrsdienst, Strecke und Kilometer} \times \text{maßgebende Entfernung (in Trassenkilometer)}$

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zugfahrt gemäß Entfernungstabelle (Anlage 1 SNB).

3.3. Verkehrsdienste

Auf der Infrastruktur der BTE können die nachfolgend beschriebenen Verkehrsdienste durchgeführt werden:

3.3.1. Schienenpersonennahverkehr

Der Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung im Regionalverkehr dienen und bei deren Durchführung hohe qualitative Anforderungen im Hinblick auf Vertaktung und die Bildung durchgängiger Reiseketten gestellt werden.

3.3.2. Schienengüterverkehr

Der Verkehrsdienst Schienengüterverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Güterbeförderung dienen. Die Trassenentgelte im Schienengüterverkehr sind auch in ihrer Systematik bezogen auf die Betriebsstandorte spezifisch. Die ortsspezifische Darstellung befindet sich in der Trassenpreislite der BTE. Diese differenzierten Preise berücksichtigen bereits Unterschiede in den Infrastrukturstandards und den jeweiligen Streckenauslastungen.

3.3.3. Museums- und Touristikverkehr (Sonderzüge)

Die Trassenart „Sonderzüge“, sofern sie als Museums- bzw. Touristikverkehr durchgeführt werden, findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf museale bzw. touristische Aspekte abstellt sind. Diese Verkehre sind im Unterschied zu den anderen Marktsegmenten des Verkehrsdienstes Schienenpersonennahverkehr dadurch gekennzeichnet, dass es sich um Einzelleistungen an nur einzelnen Kalendertagen im Fahrplanjahr handelt.

3.3.4. Leerfahrten

Das Marktsegment „Leerfahrt“ findet Anwendung für Überführungsfahrten von Triebfahrzeugen einschließlich Bau- und Nebenzugfahrzeugen.

3.4. Trassenänderungs- und Stornierungsentgelte

Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine Bearbeitungsgebühr erhoben. Bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

- Stornierung bis zum ~~930~~ 90. Tag vor dem ersten Verkehrstag: unentgeltlich,
- Stornierung nach dem ~~930~~ 90. Tag vor dem ersten Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt: 40 % des Entgeltes einer Trasse,
- Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt: 80 % des Entgeltes einer Trasse.
- Stornierung nach Abfahrtszeitpunkt oder keine Stornierung: 100 % des Entgeltes der bestellten Trasse.

Anlagen

- A. Formulare für Trassenanmeldungen**
- A.1. Regelzüge des Schienenpersonennahverkehrs (inkl. Leerfahrten)**
- A.2. Regelzüge mit ausschließlich nach EBO zugelassenen Fahrzeugen (inkl. Leerfahrten)**
- A.3. Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge, Einzel-Leerfahrten**
- B. Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag**

Trassenanmeldung für Regelzüge des Schienenpersonennahverkehrs (inkl. Leerfahrten)

An: BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Abteilung Betrieb – Infrastruktur
e-mail: trassenbestellung@bte-eisenbahn.de

Besteller: _____
Tel.: _____
e-mail: _____
Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift

- ☐ Trassenanmeldung für Reisezüge
- ☐ Trassenanmeldung für Leerfahrten
- ☐ Trassenstudie für Reisezugtrassen
- ☐ Trassenstudie für Leerzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Taktverkehr ☐ ja ☐ nein

Expressverkehr ☐ ja ☐ nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Betrieblich-Technische Angaben

Triebfahrzeugbaureihe _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____ km/h

Zuglänge _____ m

Zuglast _____ t

Bremsstellung (bei Bremsen nach BOStrab „BOStrab“ angeben) _____

Vorh. Brems Hundertstel (entfällt bei „BOStrab“) _____ Brh

Maximale Radsatzlast _____ t

PZB ☐ ja ☐ nein

ZUB Trainguard ☐ ja ☐ nein

Zugfunk BTE Bahn (P-GSM) ☐ ja ☐ nein

Zugfunk BTE Strab (Digitalfunk BSAG) ☐ ja ☐ nein

Sonstige Besonderheiten _____

E. Trassenzeiten

Kundenanmeldung							Konstruktionsergebnisse			
							1		2	
Ort	Gleis	Ank.	Halt	Art	Abf.	Vorgaben / Änderungen der Zugcharakteristik	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.

F. Weitere Kundenwünsche _____

G. Hinweise aus der Konstruktion _____

Versicherung:

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

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Regelzüge mit ausschließlich nach EBO zugelassenen Fahrzeugen (inkl. Leerfahrten)

An: BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Abteilung Betrieb – Infrastruktur
e-mail: trassenbestellung@bte-eisenbahn.de

Besteller: _____
Tel.: _____
e-mail: _____
Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift

- ☐ Trassenanmeldung für Reise- oder Güterzüge
- ☐ Trassenanmeldung für Leerfahrten
- ☐ Trassenstudie für Reisezugtrassen
- ☐ Trassenstudie für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Taktverkehr ☐ ja ☐ nein

Expressverkehr ☐ ja ☐ nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation von _____
nach _____

D. Betrieblich-Technische Angaben

Triebfahrzeugbaureihe _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____ km/h

Zuglänge _____ m

Zuglast _____ t

Bremsstellung _____

Vorh. Brems Hundertstel _____ Brh

Maximale Radsatzlast _____ t

PZB ☐ ja ☐ nein

Zugfunk BTE Bahn (P-GSM) ☐ ja ☐ nein Art: _____

Gefahrguttransport ☐ ja ☐ nein

Lademaßüberschreitung (auch Dosto) ☐ ja ☐ nein

Sonstige Besonderheiten _____

E. Trassenzeiten

Kundenanmeldung						
Ort	Gleis	Ank.	Halt	Art	Abf.	Vorgaben / Änderungen der Zugcharakteristik

Konstruktionsergebnisse			
1		2	
Ank.	Abf.	Ank.	Abf.

F. Weitere Kundenwünsche _____

G. Hinweise aus der Konstruktion _____

Versicherung:

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

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge, Einzel-Leerfahrten

Trassenanmeldung ☐

Trassenstudie für Sonderzug ☐

Infrastrukturbetreiber		Trassenbesteller			
Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH					
e-mail: trassenbestellung@bte-eisenbahn.de					
A. Angaben über den Zuglauf		Reisezug ☐		Güterzug ☐	
				Sonstiges ☐	
a)	Verkehrstag/e:	Von:	Nach:		
	Zuggattung:	Zugnummer:	Gewünschte Abfahrt:	Gewünschte Ankunft:	
	Vorrang hat:	Ankunft ☐ Abfahrt ☐	Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt ☐	Fahrt zur Baustellenversorgung ☐	
b)	Verkehrstag/e:	Von:	Nach:		
	Zuggattung:	Zugnummer:	Gewünschte Abfahrt:	Gewünschte Ankunft:	
	Vorrang hat:	Ankunft ☐ Abfahrt ☐	Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt ☐	Fahrt zur Baustellenversorgung ☐	
c)	Verkehrstag/e:	Von:	Nach:		
	Zuggattung:	Zugnummer:	Gewünschte Abfahrt:	Gewünschte Ankunft:	
	Vorrang hat:	Ankunft ☐ Abfahrt ☐	Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt ☐	Fahrt zur Baustellenversorgung ☐	
d)	Verkehrstag/e:	Von:	Nach:		
	Zuggattung:	Zugnummer:	Gewünschte Abfahrt:	Gewünschte Ankunft:	
	Vorrang hat:	Ankunft ☐ Abfahrt ☐	Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt ☐	Fahrt zur Baustellenversorgung ☐	
Weitere Angaben zum Laufweg (Streckenangaben) und Unterwegshalte (Haltedauer / -art)					
a)					
b)					
c)					
d)					
Besonderheiten / Sonstiges					
B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen					
Betriebsstelle	Gleislänge [m]	von (Datum /	bis (Datum / Uhrzeit)	Bemerkungen	
	m				
	m				
	m				

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)

Triebfahrzeug (Baureihe):		Vergleichbare DB-Baureihe:	
Traktionsart: Elektrisch (750 V) ☐ Diesel: ☐ Dampflok (Kohle): ☐ Dampflok-Öl: ☐ Batterieelektrisch (Akku): ☐			
Höchstgeschwindigkeit:		Km/h	Bei Dampflok:
			vorwärts
		Km/h	rückwärts
		Km/h	
Fahrzeugausrüstung			
Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussungsanlage:		Nein ☐ Ja, PZB 90 ☐ Ja, ZUB Trainguard ☐	Abstand ¹ zur Spitze [m]:
		¹ PZB Magnet -Spitze	
Führendes Fahrzeug besitzt Zugfunk:		Nein ☐ Zugfunk BTE Bahn (P-GSM) ☐ Digitalfunk BSAG ☐	
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa:		Ja ☐ Nein ☐	
Falls nein: ☐ Ausnahmegenehmigung nach §3 Abs. 1 EBO liegt vor ☐ Zweimannbesetzung sichergestellt			
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte? Ja ☐ Nein ☐			
Doppelstockwagen DA. DB. DAB ☐ LNT-Fahrzeug ☐ KV ☐ Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen ☐			
Falls Sonstige Transporte (Lü; Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.			
Wagenzug			
Bremsstellung:		Bei ins BOStrab-Netz übergehenden Fahrzeugen sind keine Angaben erforderlich	
Vorhandene Bremsstempel:		BrH (siehe Hinweis darüber)	
Wagengewicht:		t	Achsen:
			x
Wagenzuglänge:		m	Gesamtlänge:
			m
Höchstgeschwindigkeit:		Km/h	
Bei Reisezügen:			
NBÜ vorhanden		Ja ☐ Nein ☐	
Bei Güterzügen:			
Ladegüter bei beladenen Wagen:			
Klasse:		Stoffnummer:	
Gefahrgutklasse:			
Verpackungsgruppe:		Streckenklasse:	
KV-Profilnummer:	P	C	P
Bei Wendezug: Tzf schiebt von		bis:	
Schiebelok Baureihe		von:	bis:
			☐ gekuppelt
Ist die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters des EIU gewünscht?			
Falls ja:	von:	bis:	
Versicherung:			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf nach EBO zugelassen sind und den Bedingungen der SNB der BTE entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.			

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag

Infrastrukturnutzungsvertrag

zwischen

der BTE Bremen- Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Leester Straße 88
28844 Weyhe

– nachfolgend „BTE“ oder „EIU“ genannt –

und

XXX

– nachfolgend „Zugangsberechtigter“ oder „EVU“ genannt –

Präambel

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen BTE ist als nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs Betreiberin von Schienenwegen. Die BTE schließt an das übergeordnete Netz der DB InfraGO AG an. Mit diesem Vertrag räumt die BTE dem Zugangsberechtigten die entgeltliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen ein.

§ 1

Gegenstand des Vertrags

- (1) Das EIU gestattet dem EVU im Rahmen dieses Vertrages die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.
- (2) Für die Nutzung der BTE Eisenbahninfrastruktur gelten:
 - Die „Schiennetz-Nutzungsbedingungen der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH“, Allgemeiner und Besonderer Teil in der jeweils gültigen Fassung.
 - Die „Liste der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH“ als Anlage der SNB in der jeweils gültigen Fassung.
 - Das betrieblich-technische Regelwerk für die zu befahrende Eisenbahninfrastruktur in seiner jeweils gültigen Fassung.

§ 2

Entgelt

- (1) Das Entgelt für die zu erbringenden Leistungen ergibt sich aus den genehmigten gültigen und auf der Homepage der BTE veröffentlichten Entgeltbestimmungen.
- (2) Die Abrechnung erfolgt nach den gültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen der BTE – SNB AT
- (3) Zahlungen sind an das in der jeweiligen Rechnung benannte Konto zu leisten.
- (4) Sofern nichts anderes vereinbart ist, erfolgt die Rechnungslegung monatlich.
- (5) Entgelte für Leistungen außerhalb des Mindestzugangspaketes werden gesondert vereinbart.

§ 3

Laufzeit und Kündigung

- (1) Der Vertrag tritt zum xxxxx in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum xxxxx. Er verlängert sich jeweils um ein Fahrplanjahr, wenn er nicht mit einer Frist von drei Monaten vor Ablauf der Vertragslaufzeit von einer der beiden Vertragsparteien gekündigt wird.
- (2) Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

§ 4

Datenspeicherung, Datenverarbeitung

- (1) Beide Parteien sind berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.
- (2) Die Parteien sind ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in gemeinsamen Datensammlungen zu führen und an ihre Vertreter weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist. Die Vertragsparteien geben hierzu ihre Einwilligung.
- (3) Hiervon unberührt sind Angaben zu Zwecken der Eisenbahnstatistik, die zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs an das Statistische Bundesamt übermittelt werden.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages in ihrer Wirksamkeit nicht berührt. Das Gleiche gilt bei einer Regelungslücke. An Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die der Interessenlage und Bedeutung möglichst nahe kommt.
- (2) Nebenabreden und Änderungen des Vertrags bedürfen der Schriftform, soweit nicht das Gesetz eine andere Form vorschreibt.
- (3) Die Vertragsparteien benennen die im Anhang 2 genannten Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen im Namen des EVU und der BTE zu treffen.
- (4) Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein von beiden Parteien unterzeichnetes Exemplar.
- (5) Gerichtsstand ist Weyhe.

Weyhe, den _____

_____, den _____

Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH

XXXXX

Anlage 1 zum Infrastruktur-Nutzungsvertrag

Verzeichnis der Ansprechpartner der Vertragsparteien

EVU:

Vertragsangelegenheiten:

Firma XXXX
Musterstrasse XX
00000 Musterstadt
Tel. 0000-000000
E-Mail: XXXX

Ad-hoc Entscheidungen:

Firma XXXX
Musterstrasse XX
00000 Musterstadt
Tel. 0000-000000
E-Mail: XXXX

EIU:

Vertragsangelegenheiten:

BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Leester Straße 88
28844 Weyhe
Tel. +49 421 804303

E-Mail: info@bte-eisenbahn.de

Ad-hoc Entscheidungen:

BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
Leester Straße 88
28844 Weyhe
Tel. +49 421 80950974

E-Mail: infrastruktur@bte-eisenbahn.de