KREISBAHN SIEGEN-WITTGENSTEIN



Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2028~~6~~

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Stand: ~~15~~13. Dezember 2026~~4~~

Inhaltsverzeichnis

0 Verzeichnis der Abkürzungen ... 3
1 Zweck und Geltungsbereich ... 4
2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen ... 4
2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung ... 4
2.2 Haftpflichtversicherung ... 6
2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis ... 6
2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge ... 7
2.5 Sicherheitsleistung ... 8
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ... 8
3.1 Allgemeines ... 8
3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen ... 9
3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ... 9
3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr ... 10
3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege ... 11
3.6 Rahmenverträge ... 11
3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens ... 12
4 Nutzungsentgelt ... 14
4.1 Bemessungsgrundlage ... 14
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge ... 14
4.3 Umsatzsteuer ... 14
4.4 Zahlungsweise ... 14
4.5 Aufrechnungsbefugnis ... 14
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ... 14
5.1 Grundsätze ... 15
5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten ... 15
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung ... 15
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis ... 16
5.5 Mitfahrt im Führerraum ... 16
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur ... 17
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ... 17
6 Haftung ... 17
6.1 Grundsatz ... 17
6.2 Mitverschulden ... 18
6.3 Haftung der Mitarbeiter ... 18
6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher ... 18
6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan ... 18
7 Gefahren für die Umwelt ... 18
7.1 Grundsatz ... 18
7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen ... 19
7.3 Bodenkontaminationen ... 19
7.4 Ausgleichpflicht zwischen KSW und EVU ... 19

Feldfunktion geändert

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV)
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPflG	Haftpflichtgesetz
KSW	KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen -Besonderer Teil-
Nr.	Nummer
RID	Verordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege -Allgemeiner Teil-
S.	Seite
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z.B.	zum Beispiel

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 der KSW und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen - 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 der KSW.

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, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach ~~§ 14 Abs. 6 AEG~~ §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG 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~~ 1 Nr. 1 AEG oder einer Genehmigung nach § 6f Abs. 1 AEG, wenn diese dem Eisenbahn-Bundesamt vorliegt oder
- ~~einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 02.05.1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder~~
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 Ziff. 1 AEG oder § 7a Abs. 1 Satz 1 Ziff. 2 AEG
- ~~einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder~~
- ~~einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.~~

~~Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.~~

~~Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass es~~

- ~~schon vor dem 01.07.2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder~~
- ~~die Aufnahme des Betriebes ab dem 01.07.2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.~~

~~Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.~~

~~2.1.2~~ Halter, welche die Infrastruktur der KSW lediglich als Halter von Eisenbahnfahrzeugen zur selbständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb nutzen wollen, haben anstelle der Genehmigung nach § 6 Abs. 1 Ziff. 1 AEG eine Genehmigung nach §6 Abs. 1 Ziff. 2 AEG oder eine Genehmigung nach § 6f Abs. 1 AEG nachzuweisen. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die KSW die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in deutscher Sprache. Hiervon abweichend legt die KSW gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet. ~~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 02.05.1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder~~
- ~~einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20.04.2007 geltenden Fassung oder~~
- ~~einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG~~

~~Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.~~

~~Bedarf der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er~~

- ~~schon vor dem 01.07. 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder~~

Formatiert: Abstand Nach: 6 Pt., Mit Gliederung + Ebene: 3 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0 cm + Tabstopp nach: 1,27 cm + Einzug bei: 1,27 cm

Formatiert: Block, Mit Gliederung + Ebene: 3 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0 cm + Tabstopp nach: 1,27 cm + Einzug bei: 1,27 cm

Formatiert: Mit Gliederung + Ebene: 3 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0 cm + Tabstopp nach: 1,27 cm + Einzug bei: 1,27 cm, Absatzkontrolle,

- ~~die Aufnahme des Betriebes ab dem 01.07.2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.~~

~~2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die KSW die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutscher Sprache. Hiervon abweichend legt die KSW gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.~~

2.1.3~~4~~ Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder~~,~~ der Sicherheitsbescheinigung ~~oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung~~ teilt das EVU der KSW unverzüglich schriftlich mit.

~~2.2~~ Haftpflichtversicherung

Formatiert: Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

~~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 – EBHaftpflV) vom 21.12.1995 [BGBl. I S.2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der KSW unverzüglich schriftlich an.~~

2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es einem nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

Formatiert: Block, Einzug: Links: 0 cm, Hängend: 1,25 cm

Formatiert: Block

2.2.2 Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Betreiber der Schienenwege unterhält.

2.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich in Textform mit.

Formatiert: Block, Einzug: Links: 0 cm, Hängend: 1,25 cm

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

~~a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitäts-verordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,~~

~~im Übrigen~~ die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift be-

herrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).

2.3.3 Die KSW vermittelt dem Personal des EVU vor ~~seinem erstendem~~ selbständigen Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Sie kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die KSW verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

a) Im Anwendungsbereich der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung den Anforderungen dieser Verordnung,

b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltende Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)

~~a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,~~

~~b) im Übrigen den Bestimmungen der EBO für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)~~

entsprechen. Sie müssen über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen verfügen (Satz 1 Buchstabe a) oder von der zuständigen Behörde abgenommen sein (Satz 1 Buchstabe b); § 42 Abs. 2 und 5 EIGV bleiben unberührt. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.~~und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.~~

Formatiert: Einzug: Links: 1,24 cm, Erste Zeile: 0,01 cm

Formatiert: Einzug: Links: 1,25 cm, Erste Zeile: 0 cm, Abstand Nach: 6 Pt., Absatzkontrolle, Trennen

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der

benutzten Schienenwege kompatibel sein.

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

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Die KSW 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 insbesondere:

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

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

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist die KSW ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften der KSW.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die KSW dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der KSW auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die KSW fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung der KSW gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.3.1 Die Antragsfrist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Aufnahme in den Netzfahrplan endet am zweiten Montag um 24 Uhr im April des Jahres, in welchem der Netzfahrplan in Kraft tritt. Nach Fristende eingegangene Anträge werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht fristgemäß eingegangene Anträge zur Aufnahme in den Netzfahrplan sind nachrangig gegenüber den zuvor eingegangenen Anträgen anderer Nutzungsberechtigter.

~~Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei der KSW eingegangen sein.~~

3.3.2 Die KSW erstellt spätestens 4 Monate nach Ablauf der Antragsfrist zum Netzfahrplan einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.~~Die KSW erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.~~

3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 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 Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.

3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift die KSW innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt die KSW unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ~~§ 20 Abs. 1 Ziff 1 ERegG14 Abs. 6 AEG~~ ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

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

~~3.4.2~~ Die KSW gibt bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans unverzüglich, spätestens innerhalb einer Frist von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit.~~Die KSW gibt~~

~~a) bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) unverzüglich, spätestens innerhalb einer Frist von fünf Tagenvier 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 § 20 Abs. 1 Ziff 1 ERegG§ 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit~~. Die Ablehnung ist zu begründen.

Formatiert: Einzug: Links: 2 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

~~3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann die KWS in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:~~

~~a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter 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.~~

~~3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 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.~~

3.4.2

~~3.4.5~~3.4.3 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung über die Nutzung einer Zugtrasse im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden. ~~Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG~~über die Nutzung einer Fahrplantrasse ~~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~~56 Abs. 1 S. 2 ERegG~~).~~

Formatiert: Mit Gliederung + Ebene: 3 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0 cm + Tabstopp nach: 1,27 cm + Einzug bei: 1,27 cm, Absatzkontrolle,

3.5 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.

3.6 Rahmenverträge

~~3.6.1 Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von der KSW im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzu-~~

~~legenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert die KSW nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen.~~

~~3.6.2 Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.~~

Hat der Betreiber der Schienenwege im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Abschluss von Rahmenverträgen nicht ausgeschlossen, richtet sich der Abschluss von Rahmenverträgen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (ABl. L 94 vom 08.04.2026, S.1).

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

Formatiert: Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

Formatiert: Einzug: Links: 1,27 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

Formatiert: Standard, Einzug: Links: 1,25 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

3.7.1 Der Betreiber der Schienenwege erstellt im Rahmen von Konstruktionsspielräumen Trassenangebote ohne Rücksprache mit den Zugangsberechtigten. Die Konstruktionsspielräume betragen: im Personenverkehr +/- 3 Minuten und in allen übrigen Fällen +/- 15 Minuten.

3.7.2. Reichen die Konstruktionsspielräume zur Konfliktbeseitigung nicht aus oder kann im Rahmen der Konstruktionsspielräume dem Wunsch eines Zugangsberechtigten auf Anschlussbindung oder Trassenverknüpfung nicht Rechnung getragen werden, wirkt der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten nach Maßgabe folgender Grundsätze auf einvernehmliche Lösungen hin:

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

3.7.2.1 Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen. Zu diesem Zweck stellt ihnen der Betreiber der Schienenwege die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich in Textform zur Verfügung:

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

a) die von allen übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb einer auf die konfligierenden Anträge bezogenen Bandbreite von +/- 60 Minuten im Personenverkehr und +/- 120 Minuten in allen Fällen beantragten Zugtrassen,

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

Formatiert: Standard, Einzug: Links: 0 cm, Hängend: 1,25 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

b) die für alle übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken innerhalb der vorstehend unter Buchstabe a genannten Bandbreiten vorläufig konstruierten Zugtrassen,

c) die auf den betreffenden Strecken oder auf Ausweichstrecken vom Betreiber der Schienenwege oder einem konfliktbeteiligten Zugangsberechtigten vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen,

d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

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

3.7.2.2 Bei Vorliegen einfacher Verhältnisse kann der Betreiber der Schienenwege bilateral – in der Regel fernmündlich – demjenigen Zugangsberechtigten unter Angabe von Ort und Zeit des Konflikts eine alternative Zugtrasse vorschlagen, von dessen Antrag die vorgeschlagene Zugtrasse am wenigsten abweicht oder bei dem die Folgebelastung am geringsten wäre. Einfache Verhältnisse liegen zum Beispiel dann vor, wenn Konstruktionsspielräume nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) überschritten werden sollen oder andere Zugangsberechtigte keine unverhältnismäßige Folgebelastung (z. B. Beeinträchtigung von Taktverkehren, Verlust von Anschlussbindungen oder Trassenverknüpfungen) zur Konfliktlösung in Kauf nehmen müssten. Führen bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg, nimmt der Betreiber der Schienenwege Verhandlungen mit allen von dem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

3.7.2.3 Der Betreiber der Schienenwege stellt die notwendigen Informationen bereit, ohne dass die Identität von Zugangsberechtigten offengelegt wird, es sei denn, die betreffenden Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt. Der Betreiber der Schienenwege verhandelt mit allen Zugangsberechtigten, die einer Offenlegung ihrer Identität nicht zugestimmt haben, bilateral.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

3.7.2.4 Kommt eine Einigung zustande, unterrichtet der Betreiber der Schienenwege unverzüglich die Zugangsberechtigten, von deren Anträgen abgewichen werden soll, in Textform über das Verhandlungsergebnis. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

3.7.3 Hat ein Zugangsberechtigter in den vergangenen zwei Netzfahrplanperioden nicht jeweils mindestens 70 Prozent der vereinbarten Trassen auch tatsächlich in Anspruch genommen, werden seine Trassenanmeldungen abweichend von Punkt 3.7.2 und § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG nachrangig behandelt, soweit nicht die von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten sich auf eine einvernehmliche Lösung des Konflikts verständigt haben. Satz 1 gilt nicht, wenn der Zugangsberechtigte nachgewiesen hat, dass die ausgebliebene Nutzung auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen war, die sich seinem Einfluss entzogen haben.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Open Sans, 10 Pt.

~~Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht die KSW im Rahmen des § 9 Abs. 3 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:~~

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

b) Die KSW kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Sie muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 9 Abs. 4 bis 6 EIBV.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der KSW.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der KSW eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die KSW.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der KSW zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der KSW zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die KSW kann im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Die KSW stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU 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 die KSW zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

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

b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die KSW und das EVU gegenseitig und unverzüglich.

Die KSW unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.

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

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

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die KSW 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 die KSW jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

5.3.6 Die KSW hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikations-systemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die KSW 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 der KSW 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 Die KSW 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

Die KSW ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert sie die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Die KSW führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

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

5.7.3 Die KSW kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

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

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen der KSW und dem 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 HPflG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

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

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der KSW oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.

b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.

c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine

Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die Leitstelle der KSW zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der KSW notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die KSW 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 Ausgleichpflicht zwischen KSW und EVU

Ist die KSW als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der KSW entstehenden Kosten. Hat die KSW zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

Wir stellen Weichen. Auch für Sie.

KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Eiserfelder Straße 16 · 57072 Siegen · Telefon 0271 338 39-60 · Telefax 0271 338 39-61

info@ksw-siegen.de
www.ksw-siegen.de