

# **Schienennetz-Benutzungsbedingungen**

## **Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

## **Besonderer Teil (SNB-BT)**

**Gültig ab: 13.12.2026 Fahrplanperiode 2026/2027**

## Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
DV/DS	Dienstvorschrift/Druckschrift
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
FV-NE	Fahrdienstvorschrift Nichtbundeseigener Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
La	Verzeichnis der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten
Nr.	Nummer
RSBG	Rennsteigbahn GmbH & Co.KG
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
ZB	Zugangsberechtigte
z. B.	zum Beispiel

Verzeichnis der Abkürzungen .....	2
Allgemeiner Teil (SNB-AT) .....	4
1 Zweck und Geltungsbereich.....	4
2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	4
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	10
4 Nutzungsentgelt .....	15
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	15
6 Haftung .....	19
7 Gefahren für die Umwelt.....	21
Besonderer Teil (SNB-BT).....	23
1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT.....	23
2 Beschreibung Infrastruktur und Zugangsbedingungen.....	24
3 Entgeltgrundsätze.....	26

# Allgemeiner Teil (SNB-AT)

## 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 RSBG und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen / Personenbahnsteigen – 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 RSBG.
- 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 weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
    - a) einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder

- b) einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- c) einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- d) einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- e) einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- f) 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
- g) schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- h) die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.
- i) 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. 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:

- a) einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- b) einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder
- c) einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- d) einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
- e) einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- f) 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
- g) schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- h) die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde, die für die Aufnahme des Betriebes erforderliche Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

- 2.1.3. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die RSBG die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt die RSBG gegebenenfalls im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen sie auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.
- 2.1.4. Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der RSBG unverzüglich schriftlich mit.

## 2.2. Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der RSBG unverzüglich schriftlich an.

## 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 Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
  - b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)
  - c) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2. Wer ein Eisenbahnfahrzeug auf der Infrastruktur der RSBG führt, bedarf

- a) der Erlaubnis gemäß VDV Schrift 753,
- b) nachgewiesene Kenntnisse der FV-NE,
- c) Streckenkenntnis,
- d) mit Prüfung nachgewiesene Kenntnisse der "Richtlinie Steilstrecke" der RSBG, wenn Steilstreckenabschnitte der Infrastruktur befahren werden sollen.

Hinweis: Liegt die letzte Befahrung der Strecke durch den Führer des Triebfahrzeugs mehr als 12 Monate zurück, sind die Kenntnisse der Richtlinie Steilstrecke, gemäß derselben, erneut mit Prüfung nachzuweisen.

2.3.3. Die RSBG vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Sie kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die RSBG verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn sie hierzu Regelungen im Besonderen Teil ihrer 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) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)
- c) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.

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

2.4.3. Die Mitführung eines Schlüssels DB21 ist erforderlich. Der Schlüssel dient der Bedienung der Schrankenanlage km 20,4, Bahnhof-Ilmenau-Bad, in Richtung Ilmenau Hauptbahnhof.

2.4.4. Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der RSBG.

## 2.5. Sicherheitsleistung

2.5.1. Die RSBG 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

- a) bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,

- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
  - c) bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahren.
- 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 RSBG 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 RSBG.
- 3.1.3. Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich

sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die RSBG 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 RSBG 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 RSBG 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 RSBG gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

### 3.3. Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis

spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei der RSBG eingegangen sein.

- 3.3.2. Die RSBG 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 RSBG 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 RSBG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6. 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 RSBG gibt
  - a) bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
  - b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen

ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3. Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann die RSBG 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.

3.4.5. 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).

### 3.5. Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

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

### 3.6. Rahmenverträge

- 3.6.1. Mit der RSBG können Rahmenverträge zur Nutzung der Infrastruktur geschlossen werden.
- 3.6.2. Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von der RSBG im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert die RSBG nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Punkt 3.7 getroffenen Regelungen.
- 3.6.3. Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.

### 3.7. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

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

- a) Die RSBG nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Die RSBG kann einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen.
- 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 RSBG.

### 4.2. Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG 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 RSBG.

### 4.3. Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der RSBG 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 RSBG zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die RSBG 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 RSBG 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 auswirken können (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 RSBG zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. 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 RSBG und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die RSBG 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 RSBG die Regelungen an, die bei ihr 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 RSBG 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 liegengebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die RSBG jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung

auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

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

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

Die RSBG hat auf ihrem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der RSBG Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

#### 5.5. Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1. Die RSBG 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 RSBG 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 RSBG 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 RSBG 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. Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf der Homepage der RSBG unter folgendem Link bekannt gegeben:  
"www.rennsteigbahn.de/rbg/eiu/".An dieser Stelle erfolgen Angaben zu den betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.  
Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.
- 5.7.3. Die RSBG 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 RSBG und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn

der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

## 6.2. Mitverschulden

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

## 6.3. Haftung der Mitarbeiter

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

## 6.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der RSBG 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 wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der RSBG 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 RSBG notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### **7.3. Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die RSBG die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

#### 7.4. Ausgleichspflicht zwischen der RSBG und EVU

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

## **Besonderer Teil (SNB-BT)**

### **1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**

#### 1.1. Ergänzung zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

##### 1.1.1. Inhalt, Form Anmeldungen

Anmeldungen für Trassennutzung müssen zum Anmeldetermin schriftlich vorliegen und mindestens enthalten:

- a) betrieblich-technische Angaben,
- b) Angabe der Nutzungsdauer,
- c) Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von Nutzungskonflikten abzugeben.

##### 1.1.2. Fehlende Angaben

Fehlende Angaben fordert die RSBG bei den vom ZB / EVU/AT-SPNV benannten Personen oder stellen unverzüglich nach. Die ZB / EVU sind verpflichtet, fehlenden Angaben innerhalb von 5 (fünf) Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermitteln die ZB / EVU innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die RSBG die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

##### 1.1.3. Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Sie sind Grundlage für die Trassenkonstruktion. Ändern die ZB / EVU/der AT-SPNV nach dem Beginn der Trassenkonstruktion ihre Anmeldung ganz oder teilweise, geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf die ZB / EVU/den AT-SPNV über. Änderungen, die sich aus systembedingten und üblichen Netzabhängigkeiten (insbesondere bei vertakteten Verkehren) nach Ablauf der Anmeldefrist ergeben, gelten für alle Beteiligten als verbindlich, wenn dadurch die ursprüngliche Anmeldung nicht wesentlich verändert wird.

## 1.2. Ergänzung zu Punkt 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT

1.2.1. Als Arbeitstage gelten die Wochentage Montag bis Freitag.

## 1.3. Ergänzung zu Punkt 7.2 SNB-AT

1.3.1. Als besetzte Betriebsstelle gilt der Bahnhof Rennsteig (Zugleiter).

1.3.2. Die Betriebsstelle Zugleiter wird nach Bedarf besetzt.

## 2 Beschreibung Infrastruktur und Zugangsbedingungen

### 2.1. Strecke und Anbindung

2.1.1. Der durch die RSBG betriebene Schienenweg ist Teil der Strecke 6694 Plaue/Thür. – Themar.

2.1.2. Es bestehen Anbindungen an das Streckennetz der DB AG im Bahnhof Ilmenau in Höhe km 19,400 und im Bahnhof Themar im km 61,545.

### 2.2. allgemeine Merkmale

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Eingleisig
- Regelspur
- ohne Elektrifizierung
- keine Zugbeeinflussung
- Regellichtraum gemäß EBO
- Zugleiterbetrieb, Streckentelefon

### 2.3. besondere Merkmale

- Steilstreckenabschnitte >40 Promill
- 50 km/h Höchstgeschwindigkeit
- mit abschnittsbezogenen Streckengeschwindigkeiten

- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen

	Ilmenau – Stützerbach	Stützerbach - Schleusingen	Schleusingen - Themar
Reisezüge	90 m	90 m	90
Güterzüge	200 m	100 m	250 m

- Einschränkungen der Radsatz- und Meterlasten

von	bis	Radsatzlast	Meterlast
Ilmenau	Schleusingen	18 t	6,4 t/m
Schleusingen	Themar	20 t	8,0 t/m

## 2.4. Zugangsbedingungen

### 2.4.1. Technische und betriebliche Richtlinien

Für die Nutzung gelten die technischen und betrieblichen Richtlinien der RSBG. Von denen für seine Verkehrsleistungen notwendigen Sbv / La wird je 1 Exemplar kostenfrei an ZB / EVU übergeben. Weitere Unterlagen / Regelwerke werden den ZB / EVU von der RSBG gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Bei ihrer Zusammenstellung berät die RSBG die ZB / EVU.

### 2.4.2. Orts- und Streckenkenntnis

Die RSBG vermittelt dem Personal des ZB/EVU die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gegen Entgelt. Weiterhin besteht die Möglichkeit, sich nach Vorgabe der

RSBG Streckenkenntnis einmalig kostenfrei durch Begehen der Infrastruktur anzueignen. Für jede zusätzliche Leistung hinsichtlich der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis verlangt die RSBG ein für alle ZB/EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die ZB/EVU können ihren Personalen die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis in Absprache mit der RSBG auch selbst vermitteln.

#### 2.4.3. Anforderungen an Fahrzeuge

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen die Fahrzeuge der jeweilig gültigen Steilstreckenvorschrift der RSBG entsprechen.

#### 2.4.4. Anforderungen an Personale

Für den Streckenabschnitt Stützerbach – Schleusingen müssen Personale nach Steilstreckenvorschrift der RSBG geprüft sein.

### 3 Entgeltgrundsätze

#### 3.1. Preisbildung / Kalkulation

Die Preisbildung der in der Entgeltliste enthaltenen Preise erfolgt auf Grundlage der Kosten zum Betrieb und der laufenden Unterhaltung der Schienenwege und wird von jedem Nutzer gleichermaßen erhoben.

#### 3.2. Berechnungsgrundlage

Grundlage für Berechnungen der Trassenentgelte ist die durch die RSBG veröffentlichte Entgeltliste und nachfolgende Entgeltregelungen.

#### 3.3. Jährliches Entgelt für die Vorhaltung von Infrastrukturanschlüssen

Bei der Erhebung des Entgeltes wird zwischen folgenden Anschlusskategorien unterschieden:

- a) Anschluss durch stellwerksbediente Weichen
- b) Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen

c) Anschluss durch Handweichen

3.4. Leistungsabhängige Entgelte

3.4.1. Zuschläge / Pauschalen

- a) Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen je angefangener Stunde.  
Eine zusätzliche Besetzung liegt vor, wenn es sich nicht um Werktage zwischen 07:00 Uhr und 16:00 Uhr handelt.
- b) Für Fahrten unter besonderen Bedingungen gemäß FV-NE § 32 (7) und Anl. 17 wird ein pauschales Bearbeitungsentgelt für die Fahrwegsprüfung erhoben.
- c) Für jede Änderung von fertigen Trassenkonstruktionen die dem Zugangsberechtigten übermittelt wurden.

### 3.5. Stornierung

Bei Abbestellung vereinbarter Trassen werden ab 6 Monate vor dem Verkehrstag Stornierungsentgelte berechnet.