



**Schienennetz-Nutzungsbedingungen  
der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH**

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

für das Fahrplanjahr **20232024**

beginnend am 11.12.**20222023**

in der Fassung vom **29.10.202103.08.2022**

**Entwurfassung**



## Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	Beziehungsweise
e. V.	Eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EisenbahnInbetriebnahmegenehmigungsverordnung)
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVS	EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
EBHaftpflichtV	Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der EVS – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der EVS – Besonderer Teil



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Veröffentlichungen.....</b>	<b>5</b>
1.1	Ort der Veröffentlichung .....	5
1.2	Stellungnahme der Zugangsberechtigten.....	5
1.3	Bezug der Druckfassung .....	5
<b>2</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich.....</b>	<b>5</b>
2.1	Zweck.....	5
2.2	SNB-AT und die Geschäftsverbindung zwischen der EVS und Zugangsberechtigten .....	6
2.3	Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragen EVU .....	6
2.4	Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die kein EVU sind .....	6
2.5	Der Allgemeine und der Besondere Teil der SNB .....	6
<b>3</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen .....</b>	<b>6</b>
3.1	Abschluss einer Vereinbarung .....	6
3.2	Anerkannte Regeln der Technik im Sinne des § 2 Abs. 1 EBO.....	7
3.3	Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk.....	7
3.4	Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung .....	8
3.5	Haftpflichtversicherung.....	8
3.6	Anforderungen an das Betriebspersonal .....	9
3.7	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	9
<b>3.8</b>	<b>Sicherheitsleistung .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....</b>	<b>11</b>
4.1	Allgemeines.....	11
4.2	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung .....	11
4.3	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.....	12
4.4	Beteiligung mehrerer Betreiber von Schienenwegen .....	13
4.5	Rahmenverträge.....	14
4.6	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	14
4.7	Grundsätze des Dispositionsverfahrens .....	14
4.8	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten .....	14
<b>5</b>	<b>Entgeltgrundsätze .....</b>	<b>15</b>
5.1	Bemessungsgrundlage.....	15
5.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge .....	16



5.3	Umsatzsteuer .....	16
5.4	Zahlungsweise .....	17
5.5	Aufrechnungsbefugnis.....	17
5.6	Anreizsystem.....	17
<b>6</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....</b>	<b>18</b>
6.1	Grundsätze.....	18
6.2	Information zu einzelnen Zugfahrten .....	18
6.3	Störungen in der Betriebsabwicklung .....	19
6.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....	20
6.5	Mitfahrt im Führerraum.....	20
6.6	Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur.....	20
6.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	20
<b>7</b>	<b>Haftung.....</b>	<b>21</b>
7.1	Grundsatz.....	21
7.2	Mitverschulden .....	21
7.3	Haftung der Mitarbeiter.....	21
7.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher .....	22
7.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan .....	22
<b>8</b>	<b>Gefahren für die Umwelt.....</b>	<b>22</b>
8.1	Grundsatz.....	22
8.2	Umweltgefährdende Einwirkungen .....	22
8.3	Bodenkontaminationen.....	23
8.4	EVS als Zustandsstörer.....	23



## **1 Veröffentlichungen**

### **1.1 Ort der Veröffentlichung**

Die SNB und die Beschreibung der Infrastrukturanlagen, sowie deren Änderungen werden im Internet unter der Adresse [www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm](http://www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm) veröffentlicht. Sie stehen unter der angegebenen Internetadresse kostenlos zum Download zur Verfügung. Das unter Ziffer 3.3 aufgeführte zugangsrelevante technische Regelwerk ist für Zugangsberechtigte in einmaliger Ausführung unentgeltlich bei der EVS erhältlich.

### **1.2 Stellungnahme der Zugangsberechtigten**

Die Zugangsberechtigten können einen Monat lang nach der Veröffentlichung zu den Änderungen oder der Neufassung der SNB Stellung nehmen. Die Stellungnahme kann schriftlich an folgende Adresse geschickt werden: EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH, Rhenaniastr. 1, 52222 Stolberg.

### **1.3 Bezug der Druckfassung**

Eine Druckfassung der SNB kann gegen ein in der Liste der Entgelthöhen aufgeführtes Entgelt bei EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH, Rhenaniastr. 1, 52222 Stolberg bezogen werden.

## **2 Zweck und Geltungsbereich**

### **2.1 Zweck**

Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich

- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.



## **2.2 SNB-AT und die Geschäftsverbindung zwischen der EVS und Zugangsberechtigten**

Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der EVS und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

## **2.3 Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragen EVU**

Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragen EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der EVS.

## **2.4 Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die kein EVU sind**

Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

## **2.5 Der Allgemeine und der Besondere Teil der SNB**

Der Allgemeine Teil (AT) der SNB wird durch einen Besonderen Teil (BT) ergänzt. Im Allgemeinen Teil werden die Grundsätze des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Entgeltgrundsätze und Vertragsgrundlagen beschrieben. Im Besonderen Teil werden u. a. die Betriebszeiten auf den Strecken der EVS, die Erreichbarkeit verschiedener Dienststellen sowie die Zuweisung von Zugtrassen in Verbindung mit der Anmietung von Serviceeinrichtungen beschrieben.

## **3 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

### **3.1 Abschluss einer Vereinbarung**

Die Anforderungen werden im Rahmen der Trassenzuweisung erfüllt.



### 3.2 Anerkannte Regeln der Technik im Sinne des § 2 Abs. 1 EBO

*Hinweis: Nach Auffassung der Bundesnetzagentur erfüllt die nachfolgende Ziffer nicht die gesetzlichen Anforderungen. Bis zum Abschluss des laufenden Verwaltungsverfahrens wird diese Form der Darstellung von der Bundesnetzagentur geduldet.*

§ 2 Abs. 1 EBO findet uneingeschränkt Anwendung auf dem gesamten Streckennetz der EVS.

Gemäß Rundschreiben des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, zuletzt ergänzt am 23.08.2011, sind als Regeln der Technik im Sinne des § 2 Abs. 1 EBO anerkannt:

Regelwerk	Bezug
VDV Schrift 754 – BMB NE Richtlinie	VDV Kamekestrasse 37 – 39, 50672 Köln
VDV Schrift 755 – Streckenkenntnisrichtlinie	VDV Kamekestrasse 37 – 39, 50672 Köln
VDV Schrift 757 – Bremsvorschrift	VDV Kamekestrasse 37 – 39, 50672 Köln
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	Flöttmann Verlag GmbH, 33246 Gütersloh
Vorschriften für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Sig VB-NE)	Flöttmann Verlag GmbH, 33246 Gütersloh
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	Flöttmann Verlag GmbH, 33246 Gütersloh

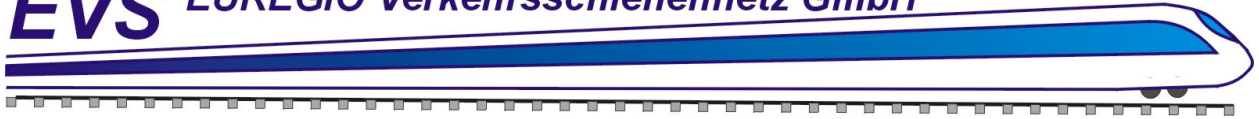
Die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik ist Bestandteil jeder Infrastrukturnutzung.

### 3.3 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk

*Hinweis: Nach Auffassung der Bundesnetzagentur erfüllt die nachfolgende Ziffer nicht die gesetzlichen Anforderungen. Bis zum Abschluss des laufenden Verwaltungsverfahrens wird diese Form der Darstellung von der Bundesnetzagentur geduldet.*

Für den Zugang zum Schienennetz der EVS gelten neben den Anerkannten Regeln der Technik, die stets zu beachten sind, folgende Regelwerke, Vorschriften und Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung:

Regelwerk	Bezug
Beschreibung der vorhandenen Infrastrukturanlagen der EVS Euregio Verkehrsschienennetz GmbH	Download unter <a href="http://www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm">www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm</a>
Trassenanmeldeformular der EVS	Download unter <a href="http://www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm">www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm</a>



## **3.4 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung**

3.4.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz einer folgenden behördlichen Genehmigung ist:

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG und einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG und einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen, § 6 Abs. 8 AEG.

3.4.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz einer folgenden Genehmigung ist:

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG und einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG und einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft 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, § 6 Abs. 8 AEG.

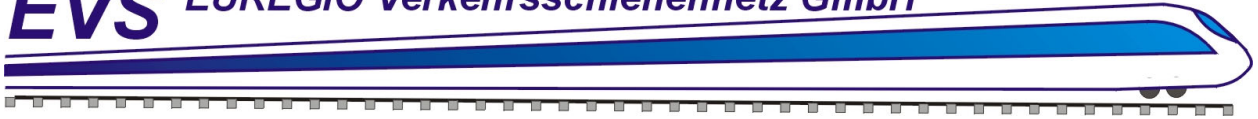
3.4.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die EVS die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

3.4.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt das EVU der EVS unverzüglich schriftlich mit.

## **3.5 Haftpflichtversicherung**

Bei Abschluss einer Vereinbarung weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (AEG §14 Abs. 1) nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der EVS unverzüglich schriftlich an.





## **3.6 Anforderungen an das Betriebspersonal**

- 3.6.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 3.6.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf eines gültigen Führerscheins gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV).
- 3.6.3 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss gemäß der jeweils aktuellen Sammlung betrieblicher Vorschriften der EVS (SbV) ausgebildet sein. Die SbV wird dem EVU bei Abschluss einer Nutzungsvereinbarung von der EVS einmalig kostenfrei zur Verfügung gestellt. Mehrere Exemplare können gegen ein in der Liste der Entgelthöhen aufgeführtes Entgelt bei EVS Euregio Verkehrsschienenetz GmbH, Rhenaniastr. 1, 52222 Stolberg bezogen werden.
- 3.6.4 Die Vermittlung der Streckenkenntnis erfolgt für das EVU vor der Erstbenutzung einmalig kostenlos durch die EVS. Für weitere Unterweisungen setzt sie ein von allen EVU gleichermaßen zu entrichtendes Entgelt fest (s. Liste der Entgelte). Ist das EVU nach erstmaliger Unterweisung dazu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.
- 3.6.5 Eingesetzte Triebfahrzeugführer und Lokrangierführer müssen jederzeit über Bord- oder Handfunkgeräte des analogen Zug- oder Rangierfunks erreichbar sein.

## **3.7 Anforderungen an die Fahrzeuge**

- 3.7.1 Die zum Einsatz kommenden Regelfahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der EBO entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der EIGV verfügen.
- 3.7.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein. Die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme sind der Beschreibung der Infrastrukturanlagen zu entnehmen. Insbesondere müssen analoge Zug- und Rangierfunksysteme verfügbar sein.
- 3.7.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 3.7.1 und 3.7.2 auf Verlangen der EVS gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 EBV.



## **3.8 Sicherheitsleistung**

3.8.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Anzeichen für eine Zahlungsunfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte.

3.8.2 Anzeichen für eine Zahlungsunfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes.

Anzeichen für eine Zahlungsunfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt,
- ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
- er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder
- er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.

3.8.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt Folgendes:

3.8.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.

3.8.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.

3.8.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

3.8.5 Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:



- 3.8.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.
- 3.8.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werkta-ge vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- 3.8.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wur-de, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werkta-ge vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistun-gen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 3.8.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht fest-stellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitslei-tung nachweislich erbracht worden ist.
- 3.8.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

## **4 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

### **4.1 Allgemeines**

- 4.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 4.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften der EVS (SbV, La). Die EVS stellt die eigenen Betriebsvorschriften den Zu-gangsberechtigten jeweils in aktueller Fassung kostenfrei in einfacher Ausfertigung zur Verfügung. Weitere Exemplare sind entsprechend Ziffer 3.6.3 kostenpflichtig. Der Zugangsberechtigte kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen für die Verkehrsleistung selbst vollständig und unverändert ver-vielfältigen.
- 4.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der EVS auf der Grund-lage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind. Weiterhin gelten die ergänzenden betrieblichen Weisungen, z.B. Befehle.

### **4.2 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung**

- 4.2.1 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 dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.

- 4.2.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 4.2.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 4.2.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 4.2.2.
- 4.2.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 4.2.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 4.2.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 4.2.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

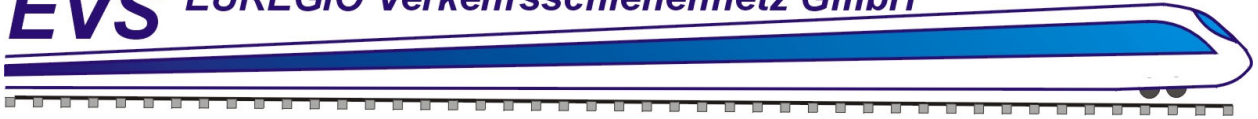
### **4.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr**

- 4.3.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) werden Montag bis Freitag in der Zeit von 09:00 Uhr bis 15:00 Uhr bearbeitet.

Kurzfristige Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen unterhalb von 5 Arbeitstagen vor dem ersten Verkehrstag werden auch dem Gelegenheitsverkehr zugeordnet. .

Fehlende oder untaugliche Angaben fordert die EVS bei dem Zugangsberechtigten unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist richtet sich nach dem Zeitpunkt an dem alle notwendigen Angaben der EVS vorliegen. Werden die fehlenden Angaben nicht übermittelt kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden. Eine separate Trassenablehnung erfolgt in diesem Fall nicht.

- 4.3.2 Die EVS gibt
  - a) bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer Frist von vier Wochen (Marktsegment Gelegenheitsverkehr),
  - b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen,



ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung wird durch die EVS begründet.

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind jeweils getrennt für unter Ziffer 4.3.2. a) und 4.3.2. b) genannten Anträge einzureichen.

4.3.3 Von der Frist gemäß Punkt 4.3.2 Satz 1 Buchstabe b kann die EVS in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind in der Regel:

- a) Zugfahrten, die besonders 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.

4.3.4 Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber von Schienenwegen zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 4.3.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten EIU um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen.

4.3.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung 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.

## **4.4 Beteiligung mehrerer Betreiber von Schienenwegen**

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird die EVS, bei der 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 von Schienenwegen über den Antrag unverzüglich entscheiden. Die dadurch entstehenden Kosten stellt die EVS den Zugangsberechtigten in Rechnung.



## **4.5 Rahmenverträge**

4.5.1 Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages können nach Maßgabe des § 49 ERegG gestellt werden.

## **4.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, wird die EVS mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Die EVS wird Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Hierzu kann die EVS allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zusätzliche Trassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Die EVS versorgt alle von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten mit dem gleichen Informationsstand und beteiligt sie gleichermaßen an den Verhandlungen.
- b) Kommt keine Einigung zustande, wird die EVS nach § 52 ERegG verfahren.

Verhandlungen werden durch die EVS in folgender Art und Weise aufgenommen:

Die Zugangsberechtigten werden alle entweder telefonisch, per email oder schriftlich aufgefordert für die Konfliktlösung Stellungnahmen abzugeben sowie mögliche Alternativen und Zwangspunkte zu benennen. Die Frist für die Übermittlung der Erklärungen der Zugangsberechtigten beträgt 3 Tage, in der die Bearbeitung der beteiligten Trassen durch EVS ruht.

## **4.7 Grundsätze des Dispositionsverfahrens**

Bei Abweichungen vom Fahrplan wird durch die betriebsleitende Stelle wie folgt die Reihenfolge der Züge disponiert. Vorrang haben vertaktete Züge des Personennahverkehrs. Pünktliche Güterzüge haben Vorrang vor unpünktlichen Güterzügen.

## **4.8 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten**

Für außergewöhnliche Transporte wird eine Beförderungszusage durch EVS benötigt.

Hierzu ist ein Zustimmungsantrag 6 Wochen vor Transportbeginn an den Vertrieb der EVS zu stellen. Dieser muss die Angaben des UIC Kodex 502-1 Anlage A und Anlage B enthalten.



## **5 Entgeltgrundsätze**

### **5.1 Bemessungsgrundlage**

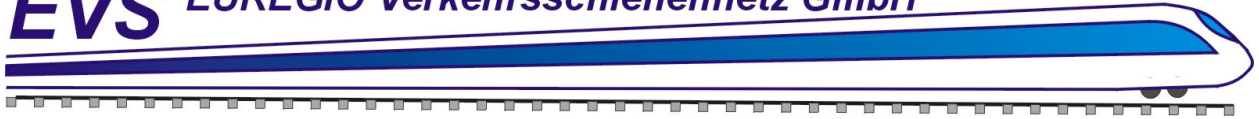
5.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege ist die Zuordnung zu Marktsegmenten. Für jedes Segment werden spezifische Entgelte erhoben. Die EVS weist folgende Marktsegmente aus:

- a) Personenverkehr (sowie Leerreisezüge) im Jahresfahrplan,
- b) Personenverkehr (sowie Leerreisezüge) im Gelegenheitsverkehr,
- c) Güterverkehr, leicht (kleiner 500 t, sowie Lokleerfahrten) im Jahresfahrplan,
- d) Güterverkehr, leicht (kleiner 500 t, sowie Lokleerfahrten) im Gelegenheitsverkehr,
- e) Güterverkehr, schwer (größer/gleich 500 t) im Jahresfahrplan,
- f) Güterverkehr, schwer (größer/gleich 500 t) im Gelegenheitsverkehr,
- g) Güterverkehr mit Gefahrgut im Jahresfahrplan,
- h) Güterverkehr mit Gefahrgut im Gelegenheitsverkehr,
- i) Güterverkehr mit außergewöhnlicher Sendung.

Für stornierte Leistungen erhebt die EVS Entgelte in Abhängigkeit zur Stornierungsfrist.

Zusatzleistungen sind gesondert ausgewiesen. Hierzu gehören:

- a) Druckfassung Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV),
- b) Druckfassung SNB,
- c) Gestellung von Lotsen,
- d) Erstellung einer Beförderungsanordnung,
- e) Prüfung externer Betriebsprogramme,
- f) Grenzlastberechnung
- g) Einsatz Notfallmanager.



Mit dem erhobenen Entgelt sind die Pflichtleistungen des EIU gem. Anlage 2 Nr. 1 zum ERegG grundsätzlich abgedeckt. Allerdings sind die Nutzung der Personenbahnsteige nicht im Mindestzugangspaket enthalten. Hier hat die EVS von ihrem Wahlrecht nach nach § 10a Abs. 4 ERegG gebrauch gemacht.

Die EVS erhebt Entgelte im Rahmen ihres Anreizsystems. Das Anreizsystem der EVS knüpft an das Kriterium der Verspätungen an (siehe Kap. 5.6).

- 5.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur, Schienenwege oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt EVS ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes. Stornierungen betreffen grundsätzlich die gesamte Bestellung. Eine Stornierung von Teilleistungen ist nicht möglich.

Insbesondere gilt: Einzelne oder mehrere Zugtrassen bzw. alle Zugtrassen können bei einem bestellten Jahresfahrplan gegen Entgelt nur für den gesamten Jahresfahrplan storniert werden. Die Stornierung von Zugtrassen an einzelnen Verkehrstagen oder Zeiträumen ist nach Annahme des Trassenangebotes im Jahresfahrplan ohne Zahlung des zum Zeitpunkt der Stornierung gültigen Trassenpreises nicht möglich.

Einzelne oder mehrere Zugtrassen bzw. alle Zugtrassen können bei einem bestellten Fahrplan im Gelegenheitsverkehr gegen Entgelt nur für den gesamten Bestellzeitraum storniert werden. Die Stornierung von Zugtrassen an einzelnen Verkehrstagen oder Zeiträumen ist im Gelegenheitsverkehr nach Zusendung des Fahrplanes ohne Zahlung des zum Zeitpunkt der Stornierung gültigen Trassenpreises nicht möglich.

## **5.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge**

Nach der Liste der Entgelte der EVS 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 EVS.

## **5.3 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach der Liste der Entgelte der EVS zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.





## **5.4 Zahlungsweise**

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Rechnungszugang auf ein von der EVS zu bestimmendes Konto zu überweisen.

## **5.5 Aufrechnungsbefugnis**

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

## **5.6 Anreizsystem**

Das Anreizsystem der EVS knüpft an das Kriterium der Verspätungen an. Hierzu müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch die EVS Beiträge leisten. Sofern diese Beiträge nicht optimal erbracht werden, erfolgen Anreize zur Verbesserung der Leistungserbringung nach folgendem System.

### **5.6.1 Verursachungsfolgen**

Verursacher einer Verspätung und die jeweiligen Folgen sind:

1. Zugangsberechtigter / EVU: EVU zahlt Zuschlag an EVS,
2. EVS (Mängel am Schienenweg oder den zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssystemen): Nachlass auf das Trassenentgelt,
3. Verspätungen aus dem Netz anderer Betreiber der Schienenwege: kein Zuschlag / kein Nachlass,
4. Folgeverspätungen im Netz der EVS aufgrund aller vorausgegangener Verspätungen: kein Zuschlag / kein Nachlass,
5. höhere Gewalt (z. B. Streik, Naturkatastrophen, gefährliche Ereignisse, Eingriffe Dritter in den Bahnbetrieb): kein Zuschlag / kein Nachlass.

Der Verspätungsgrund wird vom Betreiber der Schienenwege durch den Fahrdienstleiter festgestellt. Die vom Fahrdienstleiter ermittelten Verspätungsdaten werden monatlich an die Zugangsberechtigten übermittelt. Sie gelten als anerkannt, wenn ihnen nicht innerhalb von 7 Kalendertagen nach Kenntnisnahme schriftlich widersprochen wird.

### **5.6.2 Zuschlag**

Verspätungen unter 3 Minuten werden nicht berücksichtigt.



Bei Verspätungen größer / gleich 3 Minuten zahlt der Zugangsberechtigte / das EVU je Verspätungsminute 1,00 Euro an die EVS.

Die Obergrenze für den Zuschlag je Zugtrasse ist das Trassenentgelt.

### 5.6.3 Nachlass

Verspätungen unter 3 Minuten werden nicht berücksichtigt.

Bei Verspätungen größer / gleich 3 Minuten wird das vom Zugangsberechtigten / EVU an die EVS zu entrichtende Trassenentgelt je Verspätungsminute um 1,00 Euro nachgelassen.

Die Obergrenze für den Nachlass je Zugtrasse ist das Trassenentgelt.

Erschwernisse durch planmäßige Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die gemäß der SNB-AT veröffentlicht sind, gelten nicht als verspätungsrelevant im Sinne dieses Anreizsystems.

## **6 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **6.1 Grundsätze**

6.1.1 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.

6.1.2 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.

6.1.3 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.

### **6.2 Information zu einzelnen Zugfahrten**

6.2.1 Die EVS stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich alle entweder telefonisch, per E-Mail oder schriftlich 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).

6.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die EVS zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (Traktionsart, Länge, Zugmasse, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen, sonstige Einschränkungen) jeweils bei Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung,
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderungen gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränkte Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).
- d) sonstige Umstände und Besonderheiten, die sich auf die Betriebsabläufe bzw. insbesondere die betriebliche Sicherheit auswirken können (z.B. Auffälligkeiten an der Beschaffenheit des Fahrweges; Gleislage)

Die Information hat gegenüber der betriebsleitenden Stelle der EVS zu erfolgen. Der Kontakt ist im SNB-BT hinterlegt.

## **6.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

- 6.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die EVS und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die EVS unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 6.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, unverzüglich Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn eine unverzügliche Beseitigung ist unmöglich.
- 6.3.3 Zur Beseitigung der Störung kann die EVS insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen.
- 6.3.4 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 EVS je-



derzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des verursachenden EVU zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

- 6.3.5 Die EVS hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

## **6.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

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

## **6.5 Mitfahrt im Führerraum**

Die EVS bzw. ihre von ihr dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 6.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, es sei denn das EVU verlangt hierfür ein Entgelt.

## **6.6 Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur**

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

## **6.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

- 6.7.1 Die EVS ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Sie führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

- 6.7.2 Alle planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität haben, werden mit den Zugangsberechtigten / EVU im Vorfeld abgestimmt.



Die Zugangsberechtigten / EVU werden von der EVS hierüber im Vorfeld der Abstimmung unverzüglich schriftlich informiert. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die EVS über die Art der Durchführung.

- 6.7.3 Geplante Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität haben, werden in den nächsten Netzfahrplan integriert. Unabhängig hiervon werden die Informationen über geplante Instandhaltungs- und Baumaßnahmen frühestmöglich im Internet unter <http://www.evs-online.com/sites/kundenservice.htm> bereitgestellt.

## **7 Haftung**

### **7.1 Grundsatz**

- 7.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienenetz-Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 7.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
- 7.1.3 Im Verhältnis zwischen EVS und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500 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.

### **7.2 Mitverschulden**

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

### **7.3 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.



## **7.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der EVS 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.

## **7.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon betroffenen Vertragspartei. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

## **8 Gefahren für die Umwelt**

### **8.1 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.

### **8.2 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 Leitstelle der EVS zu verständigen. Der Kontakt ist im SNB-BT hinterlegt. 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 EVS notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

### **8.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die EVS die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 7.4.

### **8.4 EVS als Zustandsstörer**

Ist die EVS als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der EVS entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 7.4.

## **Anlage 1: Entgelthöhen für die Bestellung von Schienenwegen**