

# **Schiennetz- Benutzungsbedingungen**

**Der VPS Infrastruktur GmbH**

Gültig ab 9. Februar 2015

Stand 30. Januar 2015



## **Vorbemerkungen**

Die VPS Infrastruktur GmbH (VPSI) hat im Rahmen der Umsetzung des mit Artikel 1 des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 geänderten Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie der mit Artikel 1 der Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 3. Juni 2005 veröffentlichten Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV) den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen von der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) übernommen.

Die von den Betreibern der Schienenwege zu erstellenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und die von den Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu erstellenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlicht VPSI jeweils im Internet.

Salzgitter, im Januar 2015

## **Inhalt**

- 1 Allgemeine Informationen**
- 2 Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil  
(Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV))**
- 3 Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil  
(Firmenspezifischer Teil)**

## 1 **Allgemeine Informationen**

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) beinhalten die Bedingungen für die nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) durch den Betreiber der Schienenwege zu erbringenden Leistungen sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Die SNB enthalten Angaben, die für den Zugangsberechtigten von Interesse sind bzw. sein können. Sofern Sie darüber hinaus weitere Informationen benötigen, sprechen Sie uns bitte an. Wir werden dann prüfen, wie wir Ihnen helfen können.

Die Übermittlung der Stellungnahmen nach § 8 Absatz 1, Satz 2, Nummer 2 vierter Halbsatz und Nummer 5 EIBV wird auf den elektronischen Weg via e-mail beschränkt.

Der Allgemeine Teil der SNB (SNB-AT) entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) herausgegebenen Empfehlung. Davon abweichende und ergänzende Regelungen enthält der Besondere Teil (SNB-BT).

Für Ihre Anfragen und Anregungen nutzen Sie bitte die folgenden Möglichkeiten:

e-mail [vpsi-info@vps-infrastruktur.de](mailto:vpsi-info@vps-infrastruktur.de)

Telefon 05341 21 71 06 oder 05341 21 8460

Telefax 05341 21 73 22

Die Postanschrift lautet:

VPS Infrastruktur GmbH

Am Hillenholz 28

38229 Salzgitter

[www.vps-infrastruktur.de](http://www.vps-infrastruktur.de)

# Schienennetz- Benutzungsbedingungen der VPS Infrastruktur GmbH

## 2 Allgemeiner Teil (SNB-AT) Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)



Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) empfiehlt Betreibern der Schienenwege die nachstehenden „Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ verbindlich zur Verwendung für die gesamte Geschäftsverbindung mit Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung von Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – und der Erbringung von Leistungen ergibt. Den Adressaten steht es frei, der Empfehlung zu folgen oder andere Schiennetz-Benutzungsbedingungen zu verwenden.

# Inhalt

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen</b> .....	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung.....	5
2.2	Haftpflichtversicherung.....	7
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis .....	7
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	8
2.5	Sicherheitsleistung .....	9
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b> .....	<b>11</b>
3.1	Allgemeines.....	11
3.2	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	11
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.....	12
3.4	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr .....	12
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege.....	14
3.6	Rahmenverträge.....	14
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	14
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt</b> .....	<b>14</b>
4.1	Bemessungsgrundlage.....	14
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	15
4.3	Umsatzsteuer .....	15
4.4	Zahlungsweise .....	15
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	15
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b> .....	<b>15</b>
5.1	Grundsätze.....	15
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten.....	16
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	16
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....	17
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	17
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur.....	18
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	18

<b>6</b>	<b>Haftung .....</b>	<b>19</b>
6.1	Grundsatz .....	19
6.2	Mitverschulden .....	19
6.3	Haftung der Mitarbeiter .....	19
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher .....	19
6.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan .....	20
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt.....</b>	<b>20</b>
7.1	Grundsatz .....	20
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	20
7.3	Bodenkontaminationen.....	21
7.4	Ausgleichspflicht zwischen der VPSI und dem EVU .....	21

## 0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VPSI	VPS Infrastruktur GmbH
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 gilt für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der VPSI den 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 VPSI.
- 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:
- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
  - 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
  - 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. 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 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- 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.

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:

- 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 2. Mai 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. 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 der Halter von Eisenbahnfahrzeugen keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

- schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- 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 VPSI die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU der VPSI 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 – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der VPSI 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 EBO 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 führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis gemäß VDV-Schrift 753 oder TfV.

2.3.3 Die VPSI vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Schrift 755 und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung.

Die für die Benutzung der Infrastruktur erforderliche Orts- und Streckenkenntnis vermittelt der Eisenbahnbetriebsleiter der VPSI. Er ist wie folgt zu erreichen:

Herr Dipl.-Wirt.-Ing. Uwe Harder

Telefon 05341 21 42 88

Telefax 21 38 56

[e-mail uwe.harder@vps-infrastruktur.de](mailto:uwe.harder@vps-infrastruktur.de)

Die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis wird nach Aufwand abgerechnet. Der Verrechnungssatz ist der Entgeltliste (Anlage 1) zu entnehmen. 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 EBO 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 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der VPSI.

## **2.5 Sicherheitsleistung**

2.5.1 Die VPSI macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit 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.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit 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.

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

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

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. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

2.5.5 Die VPSI macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:

- Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.
- Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- Ist Entgelt für weitere in einem Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallen Leistungen zu sichern, muss die heirauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

- 2.5.6 Kann die VPSI die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist die VPSI ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.7 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 des Betreibers der Schienenwege.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die VPSI 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 VPSI auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

#### **3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen**

- 3.2.1 Zur Anmeldung von Zugtrassen ist das Formular „Trassenanmeldung“ (Anlage 2) anzuwenden.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die VPSI 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 VPSI 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 VPSI eingegangen sein.

3.3.2 Die VPSI 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 VPSI 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 VPSI 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 VPSI 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 VPSI 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,.

### 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 VPSI, bei der der Antrag gestellt wurde, 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**

Vereinbarungen über die Nutzung von Zugtrassen für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode im Sinne von § 8 EIBV werden nicht abgeschlossen.

### **3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

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

- a) Die VPSI nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Hierzu kann die VPSI allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) 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 VPSI Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der VPSI.

#### **4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltminderungen und Aufschläge**

Nach den Entgeltgrundsätzen der VPSI eingeräumte Entgeltminderungen 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 VPSI.

#### **4.3 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der VPSI 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 VPSI zu bestimmendes Konto zu überweisen.

#### **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 VPSI 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 VPSI 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 VPSI und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die VPSI 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 VPSI 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 VPSI 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 VPSI jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Die VPSI hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

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

Die VPSI 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 des Betreibers der Schienenwege 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 VPSI 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 VPSI 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. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## **5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

- 5.7.1 Die VPSI 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 VPSI nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Über die geplanten Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Angaben zu Streckenabschnitten und Umfang der Einschränkungen auf die verfügbare Schienenkapazität informiert die VPSI durch Veröffentlichung im Internet unter:

<http://www.vps-infrastruktur.de/de/baumassnahmen.html>

Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

- 5.7.3 Die VPSI 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 durch Veröffentlichung im Internet unter:

<http://www.vps-infrastruktur.de/de/baumassnahmen.html>

## **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 VPSI und dem EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 2.500 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.

### **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 VPSI 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. 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 VPSI 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 VPSI notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.



### **7.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die VPSI 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 VPSI und dem EVU**

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

# **Schiennetz- Benutzungsbedingungen**

## **der VPS Infrastruktur GmbH**

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



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Geschäftsbedingungen/Allgemeines</b> .....	<b>3</b>
2	Infrastrukturbeschreibung .....	3
2.1	Schienenwege .....	3
2.2	Streckendatenblätter .....	4
2.3	Streckennetzkarte .....	7
2.4	Entfernungszeiger (Basisentfernungen) .....	8
<b>3</b>	<b>Zugangsbedingungen</b> .....	<b>9</b>
3.1	Betriebsvorschriften .....	9
3.2	Regelbetriebszeiten .....	9
3.3	Notfallmanagement .....	9
3.4	Einschränkungen .....	9
3.5	Gefahrgut .....	9
3.6	Außergewöhnliche Transporte .....	10
3.7	Dampfzugfahrten .....	10
3.8	Sprechfunk .....	10
<b>4</b>	<b>Entgeltgrundsätze</b> .....	<b>11</b>
4.1	Bemessung der Trassenentgelte .....	11
4.1.1	Maßgebendes Gewicht .....	11
4.1.2	Maßgebende Entfernung .....	12
4.2	Personalgestellung .....	12
4.3	Außergewöhnliche Transporte .....	12
4.4	Stornierung .....	12
4.5	Abrechnung und Bezahlung .....	12
<b>5</b>	<b>Verminderung von Störungen</b> .....	<b>13</b>

## Anlagen

- 1 Liste der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege
- 2 Trassenanmeldung

## **1 Geschäftsbedingungen/Allgemeines**

Es gelten die Schienennetzbenutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT) unter Beachtung der nachstehenden abweichenden Regelungen. Der Besondere Teil (SNB-BT) beinhaltet die unternehmenseigenen und netzzugangsrelevanten Regelungen.

Die VPSI erbringt selbst keine Rangier- oder Verkehrsleistungen.

Die Schienenwege werden nur entsprechend der einzelvertraglichen schriftlichen Absprachen zur Nutzung bereitgestellt. Bei vertragswidriger Nutzung oder Nichtzurverfügungstellung ist der jeweils nachgewiesene direkte Schaden des anderen Vertragspartners zu ersetzen. Der Ersatz von Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

## **2 Infrastrukturbeschreibung**

### **2.1 Schienenwege**

Bei den Schienenwegen handelt es sich um regelspurige Eisenbahnanlagen, die für den schweren Güterverkehr ausgelegt sind. Bahnsteige oder andere spezielle Einrichtungen für den Schienenpersonenverkehr sind nicht vorhanden.

Übergangsmöglichkeiten zum Netz der DB Netz AG bestehen in Peine, Broistedt, Salzgitter Beddingen und Salzgitter Bad.

## 2.2 Streckendatenblätter

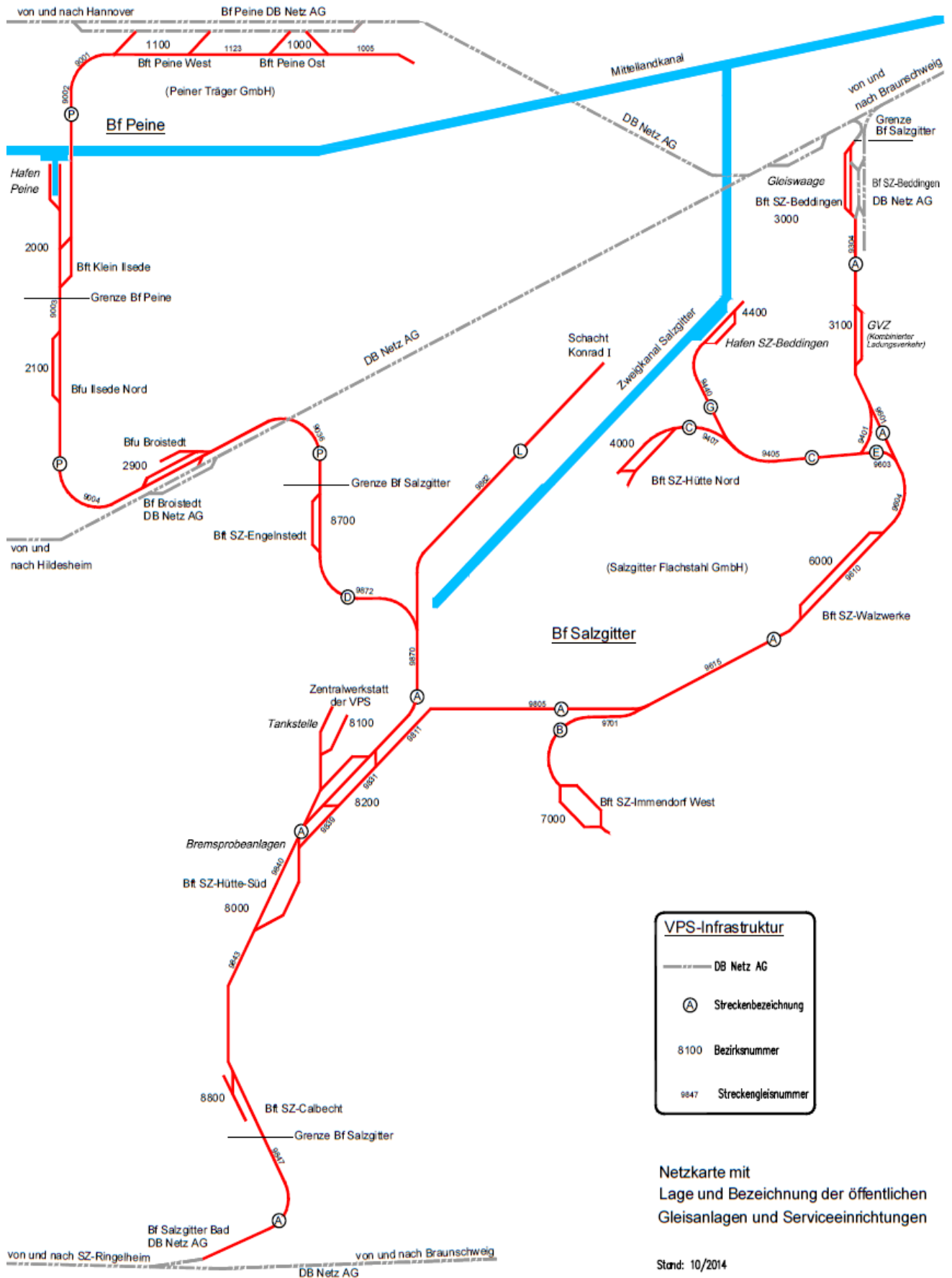
Lfd. Nr.	Details zur Infrastruktur	Strecke A			Strecke B
		Bft Salzgitter Beddingen - Bft Salzgitter Walzwerke	Bft Salzgitter Walzwerke - Bft Salzgitter Hütte Süd	Bft Salzgitter Hütte Süd - Bft Salzgitter Bad (DB Netz AG)	Bft Salzgitter Walzwerke - Bft Salzgitter Immendorf West
1	Art des Schienenweges	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)			Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
2	Anbindung an benachtbare Eisenbahninfrastrukturen	DB Netz AG (Bf Salzgitter Beddingen)	nein	DB Netz AG (Bf Salzgitter Bad)	nein
3	Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn			Nebenbahn
4	Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig			eingleisig
5	Elektrifizierung	nein			nein
6	Spurweite	1435 mm (Regelspur)			1435 mm (Regelspur)
7	Streckenklasse (Achs- und Meterlast)	G (30 t Achslast)	G (30 t Achslast)	E4/E5 (25 t Achslast)	G (30 t Achslast)
8	Streckenhöchstgeschwindigkeiten	40 km/h	40 km/h	50 km/h	30 km/h
9	Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	keine	keine	keine	keine
10	Neigungen und Steigungen	5,41 ‰	16,39 ‰	9,43 ‰	14,29 ‰
11	Kleinster Bogenmesser	300 m	200 m	190 m	190 m
12	Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen	740 m /256 Radsätze <sup>1)</sup>	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze
13	Bremsweg	400 m			400 m
14	Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach FV-NE			Zugmeldeverfahren nach FV-NE
15	Zugbeeinflussung	nein			nein
16	Informations- und Kommunikationssysteme	digitaler Betriebsfunk (Tetra)			digitaler Betriebsfunk (Tetra)
17	Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte)	Motorola (MTP850)			Motorola (MTP850)
18	Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	nein			nein
19	Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)	nein			nein
20	Einschränkungen für Dampflokfahrten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten			es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten
21	sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	keine			keine
22	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. 6.3 VDV-Schrift 755)	ja			ja
23	Angaben zu den Betriebsstellen	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)			Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)

<sup>1)</sup> Die maximale Einfahrzuglänge für Ganzzüge beträgt 610 m.

Lfd. Nr.	Details zur Infrastruktur	Strecke C	Strecke D	Strecke E	Strecke G
		Gleisdreieck - Bft Salzgitter Hütte Nord	Bft Salzgitter Hütte Süd - Bft Salzgitter Engelnstedt	Salzgitter Gleis 9603	Bft Salzgitter Hütte Nord - Hafen Salzgitter Beddingen
1	Art des Schienenweges	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	nein	nein	nein	nein
3	Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn	Nebenbahn	Nebenbahn	Nebenbahn
4	Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig	eingleisig	eingleisig	eingleisig
5	Elektrifizierung	nein	nein	nein	nein
6	Spurweite	1435 mm (Regelspur)	1435 mm (Regelspur)	1435 mm (Regelspur)	1435 mm (Regelspur)
7	Streckenklasse (Achs- und Meterlast)	G (30 t Achslast)	G (30 t Achslast)	G (30 t Achslast)	G (30 t Achslast)
8	Streckenhöchstgeschwindigkeiten	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h
9	Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	keine	keine	keine	keine
10	Neigungen und Steigungen	20,00 ‰?	15,38 ‰	0,16 ‰?	7,69 ‰
11	Kleinster Bogenmesser	190 m	193 m	300 m	190 m
12	Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze
13	Bremsweg	400 m	400 m	400 m	400 m
14	Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach FV-NE	Zugmeldeverfahren nach FV-NE	Zugmeldeverfahren nach FV-NE	Zugmeldeverfahren nach FV-NE
15	Zugbeeinflussung	nein	nein	nein	nein
16	Informations- und Kommunikationssysteme	digitaler Betriebsfunk (Tetra)	digitaler Betriebsfunk (Tetra)	digitaler Betriebsfunk (Tetra)	digitaler Betriebsfunk (Tetra)
17	Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)
18	Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	nein	nein	nein	nein
19	Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)	nein	nein	nein	nein
20	Einschränkungen für Dampflokfahrten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten
21	sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	keine	keine	keine	keine
22	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. 6.3 VDV-Schrift 755)	ja	ja	ja	ja
23	Angaben zu den Betriebsstellen	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)

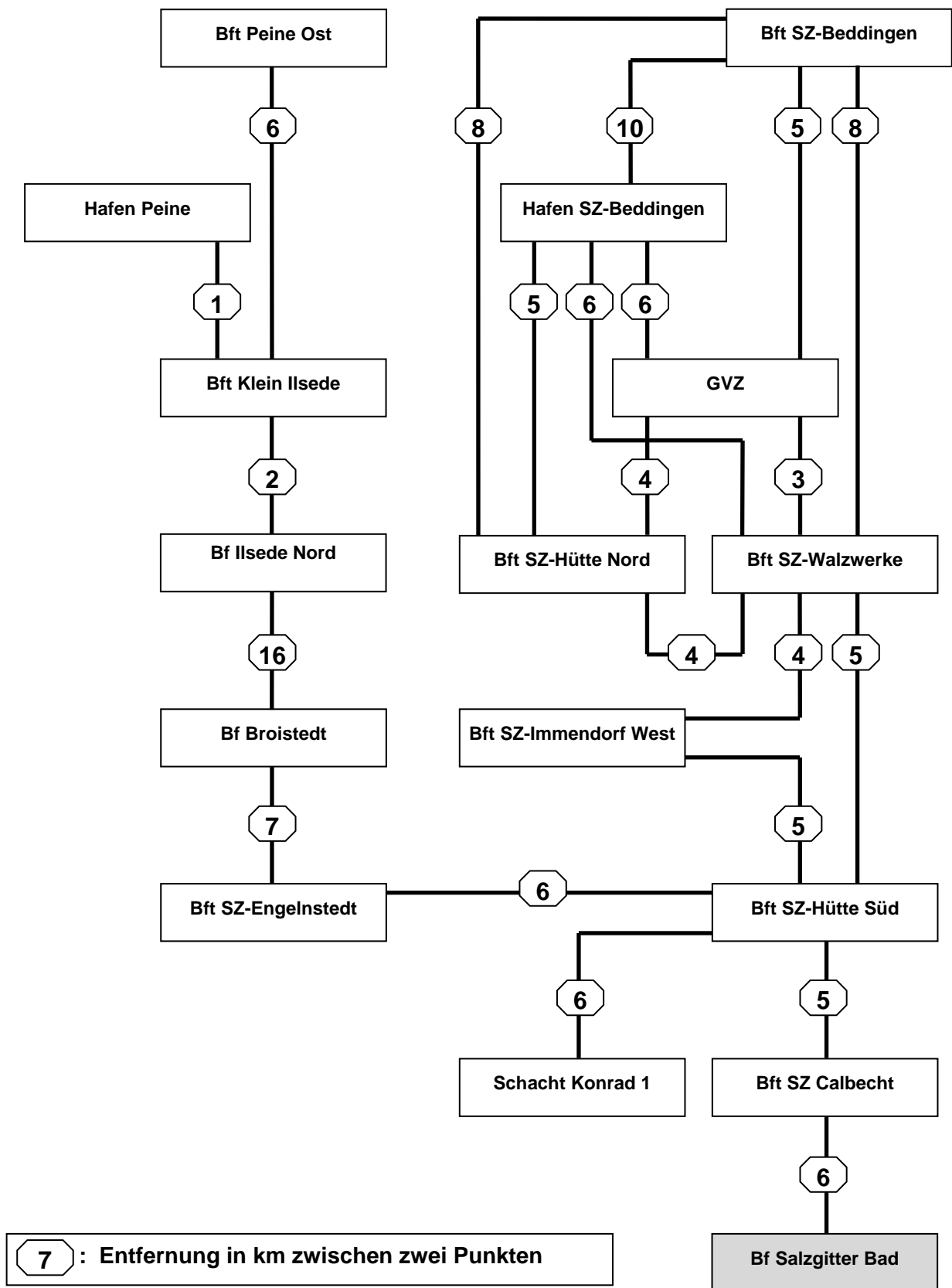
Lfd. Nr.	Details zur Infrastruktur	Strecke L	Strecke P	Strecke P	Strecke P
		Strecke Schacht Konrad I	Bft Peine - Bft Klein Ilsede	Bft Klein Ilsede - Bft Broistedt	Bf Broistedt - Bft Salzgitter Engelnstedt
1	Art des Schienenweges	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)		
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	nein	DB Netz AG (Bft Peine)	DB Netz AG (Bf Broistedt)	
3	Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn	Nebenbahn		
4	Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig	eingleisig		
5	Elektrifizierung	nein	nein		
6	Spurweite	1435 mm (Regelspur)	1435 mm (Regelspur)		
7	Streckenklasse (Achs- und Meterlast)	G (30 t Achslast)	G (30 t Achslast)		
8	Streckenhöchstgeschwindigkeiten	40 km/h	40 km/h		
9	Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	keine	keine	keine	keine
10	Neigungen und Steigungen	2,68 ‰	5,62 ‰	8,47 ‰	10,0 ‰
11	Kleinster Bogenmesser	190 m	190 m	190 m	190
12	Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze	740 m /256 Radsätze
13	Bremsweg	400 m	400 m		
14	Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach FV-NE	Zugleitverfahren nach FV-NE		
15	Zugbeeinflussung	nein	nein		
16	Informations- und Kommunikationssysteme	digitaler Betriebsfunk (Tetra)	digitaler Betriebsfunk (Tetra)		
17	Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)	Motorola (MTP850)
18	Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	nein	nein	nein	nein
19	Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)	nein	nein	nein	nein
20	Einschränkungen für Dampflokfahrten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten	es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten		
21	sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	keine	keine	keine	keine
22	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. 6.3 VDV-Schrift 755)	ja	ja		
23	Angaben zu den Betriebsstellen	Betriebslenkung Salzgitter (durchgängig besetzt)	Leitstelle Peine (durchgängig besetzt)		

## 2.3 Streckennetzkarte





## 2.4 Entfernungszeiger (Basisentfernungen)



Stand: Oktober 2014

### **3 Zugangsbedingungen**

#### **3.1 Betriebsvorschriften**

Es gilt die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der VPSI. Die SbV und die in der SbV aufgelisteten Regelwerke können unter folgender Adresse abgegrufen werden:

<http://www.vps-infrastruktur.de/de/betriebsvorschriften.html>

#### **3.2 Regelbetriebszeiten**

Durchgängig sieben Tage die Woche, 24 Stunden am Tag.

#### **3.3 Notfallmanagement**

Die VPSI übernimmt die Melde- und Alarmierungsaufgaben bei gefährlichen Ereignissen sowie die Koordination durch einen eigenen Notfallmanager am Ereignisort. Auf der Infrastruktur der VPSI gelten die Unfallmeldetafeln der VPSI und die Buvo-NE. Das EVU stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeiten jederzeit erreichbares Notfallmanagement sicher.

Die Ansprechpartner bei der VPSI und dem EVU werden mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages gegenseitig bekanntgegeben.

#### **3.4 Einschränkungen**

Besondere örtliche Gegebenheiten (baulichen Besonderheiten, spezielle Maßnahmen auf gesetzlicher Grundlage) können die Durchführung bestimmter Verkehre zeitweise oder dauerhaft einschränken oder ausschließen.

Einschränkungen können z. B. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut
- Streckenöffnungszeiten (Baumaßnahmen)
- Restriktion beim Betrieb von Dampflokomotiven
- Geschwindigkeitsrestriktionen

#### **3.5 Gefahrgut**

Beim Transport von Gefahrgut gelten das Gefahrgutbeförderungsgesetz und die darauf basierenden Verordnungen. In Einzelfällen bestehen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen.

Einschränkungen können sich z. B. ergeben durch:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss von Laufwegen

### 3.6 Außergewöhnliche Transporte

Als technisch außergewöhnlich gelten Transporte, die aufgrund ihrer:

- Abmessung,
- Gewichte oder
- Beschaffenheit

nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können.

Zur Durchführung der Transporte notwendige Änderungen an der Infrastruktur (z.B. Abbau von Signalen), werden dem Zugangsberechtigten nach Aufwand in Rechnung gestellt. Es gelten die Verrechnungssätze der Entgeltliste (Anlage 1).

### 3.7 Dampfzugfahrten

Der Brandschutz und die technische Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven können individuell festzulegende Restriktionen zur Durchführung von Dampfzugfahrten erfordern.

### 3.8 Sprechfunk

Voraussetzung für die Benutzung der Schienenwege ist die Ausrüstung des Lokpersonals mit Sprechfunkgeräten, die die permanente Teilnahme am Sprechfunkverkehr vor Ort ermöglichen.

***Die ausschließliche Ausstattung des Lokpersonals mit Mobilfunktelefonen ist aus Sicherheitsgründen nicht ausreichend.***

Der Sprechfunk bei der VPSI wird über einen digitalen Betriebsfunk (Tetra) mit Sprechfunkgeräte der Firma Motorola (MTP 850) realisiert. Sofern keine eigenen Geräte vorhanden sind, stellt die VPSI für eine vorübergehende und kurzfristige Nutzung Geräte gegen Entgelt (Anlage 1) zur Verfügung. Die Absprache über das Handling ist mit dem Eisenbahnbetriebsleiter der VPSI zu treffen.

## 4 Entgeltgrundsätze

Die Pflichtleistungen der VPSI sind mit dem Entgelt für die Benutzung der Schienenwege abgegolten.

### 4.1 Bemessung der Trassenentgelte

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl Nettotonnenkilometer (ntkm). Das Entgelt gilt für die Benutzung der Schienenwege durch Zug- und/oder Rangierfahrten.

Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgender Formel:

$$(Betrag \text{ in } \text{€uro/ntkm}) \times (\text{maßgebendes Gewicht}) \times (\text{maßgebende Entfernung})$$

#### 4.1.1 Maßgebendes Gewicht

##### Güterverkehr

- Bei beladenen Fahrzeugen deren Ladungsgewicht bzw. die Summe der Ladungsgewichte je Zug,
- bei leeren Fahrzeugen deren Eigengewichte bzw. die Summe der Eigengewichte der Fahrzeuge je Zug,
- jeweils ohne Berücksichtigung des Gewichtes der Lokomotiven.

Mit dem Entgelt für einen Vollzug (eines beladenen Zuges) ist auch die Fahrt des entsprechenden Leerzuges abgegolten. Eingeschlossen sind auch die mit dem Voll- oder Leerzug im unmittelbaren Zusammenhang stehenden Leerlokfahrten (Lz-Fahrten).

##### Personenverkehr

- Eigengewichte bzw. die Summe der Eigengewichte der Fahrzeuge einschließlich des/der Triebfahrzeuge.
- Je Fahrzeug werden als Eigengewicht mindestens 20 Tonnen berechnet.

##### Sonstige Verkehre

Lokomotivfahrten, die als Leerlokfahrt (Lz) durchgeführt werden und die nicht mit einer vorangegangenen oder nachfolgenden Zugfahrt im Zusammenhang stehen, sind nach der vorgenannten Formel entsprechend ihrem Eigengewicht entgeltpflichtig. Gleiches gilt auch für Neubaufahrzeuge und für Fahrzeuge, die z.B. als Schadwagen mehrmals hintereinander als unbeladene Fahrzeuge befördert werden.

#### 4.1.2 Maßgebende Entfernung

Maßgebende Entfernung ist die in der Darstellung "Entfernungszeiger" auf der ausgewiesene Entfernung.

#### 4.2 Personalgestellung

Die VPSI hält kein eigenes Betriebspersonal vor. Sie ist aber bei der Vermittlung von fachkundigem Personal behilflich bzw. stellt im Vereinbarungsfall Personal in Form eines für die VPSI tätig werdenden Erfüllungsgehilfen.

Sofern die Abrechnung der Personalgestellung über die VPSI gewünscht ist, erfolgt die Weiterbelastung der dem Unternehmen in Rechnung gestellten Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenzuschlages von 15 Prozent. Wenn nicht ausdrücklich schriftlich anders vereinbart, erfolgt die Abrechnung der Personalgestellung grundsätzlich nach dem 8-Stunden-Schicht-Rhythmus.

#### 4.3 Außergewöhnliche Transporte

Die Nutzungsentgelte entsprechen dem 1,5-fachen der zuvor für die Regelfälle genannten Entgelte.

#### 4.4 Stornierung

Stornierungen sind kostenfrei möglich.

#### 4.5 Abrechnung und Bezahlung

Die Benutzer der Schienenwege melden der VPSI mindestens einmal pro Woche die für die Abrechnung der Benutzung vertraglich vereinbarten relevanten Daten.

Die Rechnungsbeträge sind ohne Abzug auf das Konto der VPS Infrastruktur GmbH bei der Dresdner Bank Hamburg (BLZ 270 800 60; Konto-Nummer 6 000 320 00, IBAN DE53 2708 0060 0600 0320 00, Swift-BIC DRESDEFF270). Bei nicht fristgemäßer Bezahlung werden Verzugszinsen in Höhe von 8 Prozent über dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen Basiszinssatz fällig.

## **5 Verminderung von Störungen**

Zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes gilt:

- a) Für jede vom Benutzer der Schienenwege zu vertretende Betriebsbeeinträchtigung erhöht sich das vereinbarte Regelentgelt jeweils um 1 % pro Fall, maximal um 5 % pro Monat.
- b) Für jede von der VPSI zu vertretende Betriebsbeeinträchtigung ermäßigt sich das vereinbarte Regelentgelt jeweils um 1% pro Fall, maximal um 5 % pro Monat.

Maßgebend sind einerseits durch den Benutzer der Schienenwege verursachte Störungen im Betriebsablauf (Liegenbleiben des Zuges während der Fahrt), andererseits die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht rechtzeitig angekündigten Baumaßnahmen, wenn sich dadurch Beeinträchtigungen im Betriebsablauf ergeben (Streckensperre ohne Alternativangebot)