



Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe

**Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
Bayerische Regionaleisenbahn GmbH**

Schienennetz-Nutzungsbedingungen - Allgemeiner Teil (SNB-AT)

**Stand: 09. September 2020
Gültig ab 12. Dezember 2021**

Inhaltsverzeichnis

1	Zweck und Geltungsbereich.....	4
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	4
2.1	Unternehmensgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung.....	4
2.2	Haftpflichtversicherung und Umwelthaftpflichtversicherung.....	6
2.3	Notfallmanagement.....	6
2.4	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis.....	6
2.5	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	6
2.6	Sicherheitsleistung.....	7
3	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	8
3.1	Allgemeines.....	8
3.2	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	9
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.....	9
3.4	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.....	10
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege.....	11
3.6	Rahmenverträge.....	11
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens.....	11
3.8	Umwandlung oder Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen der DRE.....	11
4	Nutzungsentgelt.....	11
4.1	Bemessungsgrundlage.....	11
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	12
4.3	Umsatzsteuer.....	12
4.4	Zahlungsweise.....	12
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	12
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	13
5.1	Grundsätze.....	13
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten.....	13
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	14
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	14
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	14
5.6	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	15
6	Haftung.....	15
6.1	Grundsatz.....	15
6.2	Mitverschulden.....	15
6.3	Haftung der Mitarbeiter.....	15
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher.....	16
6.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan.....	16
7	Gefahren für die Umwelt.....	16
7.1	Grundsatz.....	16
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	16
7.3	Bodenkontaminationen.....	16
7.4	Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU.....	17

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BdS	Betreiber der Schienenwege
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
bzw.	beziehungsweise
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe (bestehend aus den EIU Deutsche Regionaleisenbahn GmbH und Bayerische Regionaleisenbahn GmbH)
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen - Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigter

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1.1 Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen
- auf den als öffentliche Eisenbahninfrastruktur nach § 6 AEG betriebenen Schienenwegen der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH (DRE) entsprechend der Art der Schienenwege. Die SNB gliedern sich in einen allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen besonderen Teil (SNB-BT). Die von der DRE betriebenen Strecken sind im besonderen Teil der SNB (SNB-BT) enthalten.
- 1.1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen - und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.1.3 Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT sind im Zweifelsfall vorrangig gegenüber Regelungen in den SNB-AT.
- 1.1.4 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.1.5 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- 1.1.6 Das konkrete Nutzungsrecht erhält das EVU auf Basis einer Anmeldung des Nutzungswunsches von Zugtrassen durch Bestätigung der Trassenbestellung auf der Grundlage der SNB.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Unternehmensgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG)
 - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Union oder eines Mitgliedsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

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.

- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigungen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter gelten als Unternehmensgenehmigungen (§38 Abs. 3 AEG)

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

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 DRE 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 DRE unverzüglich schriftlich mit.

- 2.1.5 Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen und nationalen Bescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite (www.eba.bund.de) zur Verfügung.

2.2 Haftpflichtversicherung und Umwelthaftpflichtversicherung

- 2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenersatzausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.
- 2.2.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Umwelthaftpflichtversicherung mit ausreichender Deckung nach.
- 2.2.3 Änderungen zu den bestehenden Versicherungsverträgen zeigt das EVU der DRE unverzüglich schriftlich an.

2.3 Notfallmanagement

Der Vertragspartner stellt ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Rufnummern sind der Betriebsleitung der DRE mindestens drei Arbeitstage vor Verkehrsaufnahme, vor jeder Änderung sowie bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres schriftlich mitzuteilen.

2.4 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 2.4.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss
- a) soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
 - b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)
- 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.
- 2.4.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).
- 2.4.3 Die DRE vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Sie kann sich dabei eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die DRE verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn sie hierzu Regelungen im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.5 Anforderungen an die Fahrzeuge

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

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

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

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.

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

2.5.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.5.1 und 2.5.2 auf Verlangen der DRE.

2.6 Sicherheitsleistung

2.6.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

2.6.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen:

- wenn Daten einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kreditscoring-Einrichtung annehmen lassen, dass Zahlungen durch den ZB nicht geleistet werden. Diese Daten dürfen höchstens zwei Jahre alt sein.
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

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

2.6.4 Werden für einen Zeitraum, für den bereits Sicherheitsleistungen erbracht wurden, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit in Höhe des voraussichtlich zu zahlenden Entgelts zu leisten.

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

- 2.6.6 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.5 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 5 Arbeitstagen nach, ist der Betreiber der Schienenwege ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

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-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften bzw. Regelwerke.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt die DRE dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der DRE auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.
- 3.1.5 Leistungsumfang: Die DRE stellt den ZB/EVU im vertraglich vereinbarten Umfang Zugtrassen zur Verfügung. Trassen für Rangierfahrten werden Trassen für Zugfahrten gleichgestellt. Als Zugtrassen gelten:
- Trassen für Fahrten im Rahmen des Netzfahrplanes, die über einen bestimmten Bestellzeitraum kontinuierlich entsprechend der jeweiligen Verkehrstagerregelung für die ZB/EVU genutzt werden und im Netzfahrplan eingearbeitet sind.
 - Bedarfstrassen, die über einen bestimmten Bestellzeitraum entsprechend der jeweiligen Verkehrstagerregelung für die ZB/EVU optional bereitgehalten werden und deren tatsächliche Nutzung durch einzelfallbezogene Aktivierung der Fahrplananlage gegenüber dem BdS angezeigt werden.
 - Trassen für Fahrten im Gelegenheitsverkehr.

Die Preise für Pflicht- und Zusatzleistungen (gem. Anlage 2 zu den §§ 11 und 14 ERegG) ergeben sich aus dem Trassenpreissystem (TPS) der DRE in der jeweils gültigen Fassung.

Die ZB/EVU haben das Recht, folgende Leistungen des Mindestzugangspakets gem. Anl. 2 Abs. 1 in Anspruch zu nehmen:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- Nutzung der im vertraglichen Umfang zur Verfügung gestellten Zugtrassen und ggf. der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom
- Inanspruchnahme der erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme
- Koordination der einzelnen Zugbewegungen
- Bereitstellung der für die Zugbewegungen und die Durchführung des Verkehrs erforderlichen Informationen

Der BdS bietet den ZB/EVU freibleibend folgende Zusatzleistungen an :

- Bereitstellung von streckenkundigem Personal (Lotsen oder örtliche Betriebsbedienstete)

- Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der üblichen Öffnungszeiten der jeweiligen Strecke
- Bereitstellung betrieblicher Unterlagen in mehrfacher Ausfertigung
- Sicherungsposten für Bahnübergänge

3.1.6 Nutzungszweck: Trassennutzungen sind nur auf der Grundlage der vom ZB/EVU gemachten Angabe zum vereinbarten Nutzungszweck sowie unter Beachtung der zeitlichen Vorgaben gemäß Fahrplanunterlagen zulässig. Beabsichtigt der ZB bzw. das EVU, hiervon – ggf. auch kurzfristig oder vorübergehend – abzuweichen, ist rechtzeitig vorher die schriftliche Zustimmung der im Nutzungsvertrag genannten Ansprechpartner beim BdS einzuholen.

3.1.7 Nach Beendigung der Nutzung ist die Infrastruktur des Betreibers der Schienenwege unverzüglich zu räumen.

3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

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

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die DRE 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 Arbeitstagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege 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 um 24:00 Uhr bei der DRE eingegangen sein.

3.3.2 Die DRE erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

3.3.3 Beteiligte (gem. § 53 Abs. 1 Satz 3 ERegG) 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 DRE 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 DRE unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 und § 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen 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 Der Betreiber der Schienenwege gibt:
- bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer Frist von vier Wochen,
- a) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen
 - b) ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 und § 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen. Das Angebot kann der Zugangsberechtigte nur innerhalb von einem Arbeitstag annehmen.
- 3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann die DRE 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
 - e) [Fahrten mit Dampflokomotiven](#).
- Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den SNB - BT nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.
- 3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.
- 3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 und § 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Eingehende Trassenanmeldungen, die nicht nur die DRE sondern auch andere Betreiber der Schienenwege betreffen, werden entsprechend § 47 (1) ERegG unverzüglich an den jeweils anderen Betreiber der Schienenwege weitergegeben. Die Zuweisung der Zugtrassen gemäß § 44 ERegG wird von jedem BdS auf seiner Infrastruktur durchgeführt.

3.6 Rahmenverträge

Hat die DRE in ihren SNB-BT den Abschluss von Rahmenverträgen nicht ausgeschlossen, richtet sich der Abschluss von Rahmenverträgen nach der Durchführungsverordnung EU 2016/545 der Kommission über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (Abl. L 94 vom 08.04.2016, S. 1)

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 52 Abs. 3 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Die DRE nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Die DRE kann einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG.

3.8 Umwandlung oder Aufgabe vereinbarter Zugtrassen auf Verlangen der DRE

Nutzt ein ZB in einem Zeitraum von zwei Monaten insgesamt nicht mehr als 30% der vereinbarten Zugtrassen, kann die DRE die Umwandlung der vereinbarten Zugtrassen in Bedarfstrassen oder deren Aufgabe nach Maßgabe des §60 Abs. 3 ERegG verlangen.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

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

4.1.1 Die Trassennutzungsentgelte werden auf der Grundlage des § 23 ERegG so ermittelt, dass unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Trassenbestellvolumina ein kostendeckender Betrieb des Gesamtnetzes und eine am Markt übliche Rendite erzielt werden soll. Die Bemessung der Trassennutzungsentgelte erfolgt in Euro je Trkm.

4.1.2 Die Trassenpreisbildung erfolgt unterschieden nach Verkehrsdiensten in vergleichbaren Teilbereichen des Marktes (Marktsegmente). Nähere Regelungen können in den SNB-BT getroffen werden.

- 4.1.3 Änderungen oder Neufassungen des Trassenpreissystems werden spätestens einen Monat vor Fristbeginn der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen eines Netzfahrplans im Internet unter der Webseite www.regionaleisenbahn.de veröffentlicht und gelten für die nach Ablauf der Frist folgende Fahrplanperiode.
- 4.1.4 Die Aufwendungen für die Vorhaltung der Betriebsstellen sind nur zu den Streckenöffnungszeiten entsprechend dem jeweils gültigen Netzfahrplan im Trassennutzungsentgelt enthalten. Die Streckenöffnungszeiten werden den ZB/EVU im Internet unter www.regionaleisenbahn.de bekannt gegeben. Nach frühzeitiger Bekanntgabe und Abstimmung mit der DRE können Verkehrsleistungen auch eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus erbracht werden. Die Besetzung der Betriebsstellen außerhalb der Streckenöffnungszeiten stellt eine Zusatzleistung dar, welche gesondert bepreist wird. Die Entgelte hierfür werden im TPS ausgewiesen. Je angefangene Schicht werden mindestens 3 Besetzungsstunden berechnet. Sofern mehrere ZB/EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB/EVU entsprechend der Anzahl der bestellten Trkm aufgeteilt.
- 4.1.5 Bei Abbestellung nicht benutzter Trassen bis zu drei Arbeitstage vor der beabsichtigten Nutzung zahlt der Besteller eine pauschale Aufwandsentschädigung in Höhe von 20 % des Trassennutzungsentgelts. Bei späteren Abbestellungen werden 80 % des Trassennutzungsentgeltes fällig.
- 4.1.6 Für die unter 3.1.5 genannten Zusatzleistungen werden Zusatzentgelte erhoben. Weiterhin werden Zusatzentgelte bei durch die ZB/EVU gewünschten Fahrplanänderungen nach Annahme des Trassenangebotes erhoben.
- 4.1.7 Der BdS kann ein Mindestbestellentgelt je bestellte Zugtrasse festlegen, das gleichermaßen für alle ZB/EVU gilt. Dieses Mindestbestellentgelt wird auch bei gemäß Punkt 4.1.5 abbestellten oder nicht genutzten Trassen in voller Höhe fällig.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der DRE eingeräumte Entgeltmängel 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 DRE.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege 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 innerhalb von 10 Kalendertagen nach Ausstellung der Rechnung auf ein von der DRE zu bestimmendes Konto zu überweisen. Die DRE kann im Besonderen Teil ihrer Schienennetz-Nutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen sowie über Mahnungen erlassen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, [wenn diese Forderungen 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.
- 5.1.4 Zur effizienten Abwicklung des Eisenbahnbetriebes kann der Betreiber der Schienenwege vom EVU einfache betriebliche Handlungen (bspw. das Stellen von Weichen bei unbesetzten Bahnhöfen, sichernde Maßnahmen an Bahnübergängen) verlangen, ohne dass hierfür eine Kostenerstattung erfolgt.

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

- 5.2.1 Die DRE 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 DRE zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Wagenzugmasse, 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 DRE und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die DRE 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. Näheres zur leistungsabhängigen Entgeltregelung sowie zu Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen sind im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet die DRE die Regelungen an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die DRE 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 (§ 52 Abs. 7 ERegG) 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 DRE jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Die DRE hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), [entsprechend Abs. 5.3.2 Satz 2 so zu beseitigen, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.](#)

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die DRE hat auf ihrem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der DRE 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 DRE 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 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 nachweist, dass dadurch Mehrkosten entstanden sind.

5.6 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.6.1 Die DRE 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.
- 5.6.2 Die DRE nutzt grundsätzlich für **geplante** Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Netzfahrplan vorgehaltene Schienenwegkapazitäten. **Diese Kapazitäten werden mit dem Beginn der Bestellperiode des Netzfahrplans für die Folgeperiode auf der DRE-Homepage (www.regionaleisenbahn.de) veröffentlicht. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.**
- 5.6.3 Die DRE kann **kurzfristig notwendige** Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert die EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet). Die EVU mit laufender Trassenbestellung werden darüber hinaus unverzüglich per Fax oder E-Mail informiert.
- 5.6.4 Insbesondere entstehen aufgrund vorübergehender Nichtverfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur oder sonstiger Betriebsbeeinträchtigungen wegen Bauarbeiten keine Kostenerstattungsansprüche des EVU, wenn die DRE **umgehend nach Kenntnisnahme** auf die Einschränkungen hingewiesen hat und dafür sorgt, dass die negativen Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung so gering wie möglich sind. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

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

- 6.1.1 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.

6.2 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 beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege 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 des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst die DRE die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Die DRE ist berechtigt, eine angemessene Vorauszahlung oder Bankbürgschaft zur Beseitigung des Schadens zu verlangen. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

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