



SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG | Postfach 23 67 | 24022 Kiel

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG
Bollhörn Kai 1
24103 Kiel

Phone 04 31.98 22-0
info@port-of-kiel.com
www.port-of-kiel.com

Kiel, 01.03.2009

Schienennetz- Benutzungsbedingungen der SEEHAFEN KIEL -Allgemeiner Teil- (SNB-AT)

gültig ab 01.03.2009



1.	Grundlagen	4
1.1.	Einleitung.....	4
1.2.	Geltungsbereich	4
2.	Zugangsvoraussetzungen	5
2.1.	Einleitung.....	5
2.2.	Rechtliche Zugangsbedingungen	6
2.2.1.	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung.....	6
2.2.2.	Verkehren auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen.....	7
2.2.3.	Haftpflichtversicherung	7
2.3.	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	8
2.4.	Anforderungen an die Fahrzeuge/ Zugangsbedingungen.....	8
3.	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur/ Kapazitätszuweisung	10
3.1.	Allgemeines	10
3.2.	Trassenanmeldungen	10
3.3.	Zuweisung von Zugtrassen in dem Rahmen der Regelfahrplanerstellung	11
3.4.	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.....	11
3.5.	Rahmenverträge	13
3.6.	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	13
3.6.1.	Inhalt der Anmeldungen.....	13
4.	Entgeltgrundsätze	14
4.1.	Bemessungsgrundlage	15
4.2.	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	15
4.3.	Aufrechnungsbefugnis.....	15
4.4.	Sicherheitsleistung	15
5.	Rechte und Pflichten der Vertragspartner	16
5.1.	Rechte und Pflichten der Vertragspartner unter normalen Betriebsbedingungen	16
5.1.1.	Grundsätze.....	16
5.1.2.	Informationen zu einzelnen Rangierfahrten / Zugfahrten	18
5.2.	Rechte und Pflichten bei Störungen in der Betriebsabwicklung	19
5.3.	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	20
5.4.	Mitfahrt im Führerraum.....	20
5.5.	Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur	20
5.6.	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	21
6.	Haftung	21
6.1.	Grundsatz	21
6.2.	Mitverschulden.....	22
6.3.	Haftung der Mitarbeiter	22
6.4.	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	22
6.5.	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan / von vereinbarter Leistung	23
7.	Gefahren für die Umwelt	23
7.1.	Grundsatz	23
7.2.	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	23
7.3.	Bodenkontaminationen	24
7.4.	Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer	24
8.	Gegenseitigkeit	24



Verzeichnis der Abkürzungen

ABI.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil

1. Grundlagen

1.1. Einleitung

1. Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB-AT/BT) veröffentlicht die SEEHAFEN KIEL (SK) gemäß § 4 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) die für ihr Streckennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit den Nutzern umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der SK ermöglichen und erleichtern.
2. Gegenstand dieser SNB-AT sind Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der Seehafen Kiel durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erbringung von Eisenbahntransportleistungen; hier finden Sie Regeln, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für die Nutzung des Schienennetzes der SK.
3. Darüber hinaus informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz und darüber, was Sie bei der Anmeldung von Fahrplantrassen beachten müssen.
4. Die Seehafen Kiel stellt jedem zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen die öffentliche Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe dieser SNB-AT diskriminierungsfrei gegen Entgelt zur Verfügung.
5. Die Trassen – und Anlagennutzung ist nur zu dem Nutzungszweck und in dem betriebsüblichen Maß zulässig, wie es dem zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und der Seehafen Kiel andererseits abzuschließenden Vertrag entspricht.

1.2. Geltungsbereich

6. Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - a. die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - b. die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.



7. Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Anmeldung und Nutzung von Trassen sowie der hiermit verbundenen oder anderweitigen Inanspruchnahme von Trassengleisen und sonstiger bezogener Leistungen der SK durch Zugangsberechtigte (ZB) ergibt.
8. Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der SEEHAFEN KIEL (SK) als den Betreibern der Schienenwege (BdS).
9. Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
10. Das Streckennetz der SK ist auf die Region der Landeshauptstadt Kiel beschränkt. Strecken, Streckennetze und –abschnitte, die nicht Bestandteil des Streckennetzes der SK sind, werden nicht berücksichtigt. Das gilt auch für Strecken, die von der SK an andere Betreiber von Schienenwegen/Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Wege der Verpachtung oder des Verkaufs abgegeben worden sind.
11. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Seehafen Kiel GmbH & Co KG sind in der NBS-AT/BT geregelt.

2. Zugangsvoraussetzungen

2.1. Einleitung

12. Für den Zugang zum Schienennetz der SK gibt es allgemeine Zugangsbedingungen aus rechtlicher und betrieblich-technischer Sicht. Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten und die Beförderung von Gefahrgut gelten zusätzlich besondere Bedingungen.

2.2. Rechtliche Zugangsbedingungen

13. Rechtliche Zugangsbedingungen für Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr.1 bzw. Abs. 3 AEG sind das Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen sowie der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV).

2.2.1. Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung

14. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- a. einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
 - b. einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
 - c. einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG.
15. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- a. einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
 - b. einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder

c. einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG.

16. Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt das EVU dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.
17. Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der SK die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.
18. ZB die ihrerseits keine Genehmigung oder Sicherheitsbescheinigung beantragen können, sind dafür verantwortlich, dass die von ihnen beauftragten EVU über diese Bescheinigung verfügen.

2.2.2. Verkehren auf nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen

19. Grundvoraussetzung für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der SK ist der Besitz sämtlicher für die beabsichtigte Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Zulassungen und Genehmigungen; bei Verkehren nur auf der nichtöffentlichen Eisenbahninfrastruktur sind erforderlich:
 - a. Genehmigung der zuständigen Landesaufsichtsbehörde,
 - b. bestätigter Betriebsleiter nach EBV,
 - c. Sicherheitsbescheinigungen nach Art. 32 Rili 2001 / 14 EG,
 - d. Fahrzeugzulassungen nach §32 EBO,
 - e. Führerschein einschließlich Beiblatt „Erlaubnis“ nach der „Eisenbahnfahrzeug – Führerschein – Richtlinie“ (VDV – Schrift 753),
 - f. sonstige erforderliche Personalausbildungen.
 - g. Versicherungsnachweis

2.2.3. Haftpflichtversicherung

20. Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung– EBHaftpflV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen

zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der SK unverzüglich schriftlich an.

2.3. Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

21. Das vom EVU eingesetzte Betriebsdienstpersonal muss

- a. soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABI. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABI. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,

- b. im Übrigen die Anforderungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA,

erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

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

23. Die SK (EIU) vermittelt (selbst oder durch Dritte) 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. Es kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge/ Zugangsbedingungen

24. Die betrieblich-technischen Zugangsbedingungen dienen der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Fahrweg.

25. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung
- a. soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABI. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABI. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
 - b. im Übrigen den Bestimmungen der EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen.
26. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
27. Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen und auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege (SK) nach.
28. Das EVU bzw. der Halter muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei im Netz zum Einsatz kommen und insbesondere die Anforderungen gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen. D. h., Fahrzeuge müssen über eine Abnahme nach § 32 EBO verfügen.
29. Sollte das zum Einsatz vorgesehene Fahrzeug von den Vorgaben der EBO abweichen (z. B. durch Überschreitung der Fahrzeugbegrenzung), so ist die SK darüber zu informieren ggf. sind bei der zuständigen Aufsichtsbehörde Anträge auf Zulassung einer Ausnahme oder Erteilung einer Genehmigung zu stellen.

3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur/ Kapazitätszuweisung

3.1. Allgemeines

30. Auf dem Schienennetz der SK verkehren täglich Züge. Für alle diese Züge konstruiert die BLZ der SK Fahrplantrassen und erstellt die zugehörigen Fahrplandaten. Aus der Komplexität der Aufgabe resultiert, dass für die Fahrplanerstellung Vorlaufzeiten benötigt werden.
31. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
32. Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege (SK). Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege (SK) dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Die SK kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind.
33. Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege (SK) auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2. Trassenanmeldungen

34. Die Nutzung von Zugtrassen setzt deren Anmeldung durch das EVU/den ZB voraus.
35. Bis zum Eintritt des EVU in den INV und den Einzelnutzungsvertrag gibt der ZB als Vertragspartner alle erforderlichen Erklärungen hinsichtlich der Trassenanmeldung ab.

3.3. Zuweisung von Zugtrassen in dem Rahmen der Regelfahrplanerstellung

36. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Regelfahrplans können frühestens elf und müssen spätestens sechs Monate vor dem Wechsel des Fahrplanes gestellt werden.
37. Der Betreiber der Schienenwege (SK) erstellt spätestens zwei Monate nach Ablauf der Frist für die Einrichtung von Anträgen einen vorläufigen Regelfahrplanentwurf.
38. Zugangsberechtigte, die innerhalb der Zuweisungsfrist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Regelfahrplanentwurf nehmen.
39. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit der Bekanntgabe des vorläufigen Regelfahrplanentwurfs.
40. Die SK ergreift innerhalb einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Regelfahrplanentwurf fest.
41. Auf der Grundlage des endgültigen Regelfahrplanentwurfs gibt SK unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung (nach § 14 Abs. 4 AEG) ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
42. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4. Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

43. Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Regelfahrplanes (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit erstellt werden.
44. Die SK gibt:
 - a. bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen innerhalb der Erstellung des Regelfahrplanes (§ 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. 4 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit.

45. Von den Fristen kann die SK in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind u.a.:

- a. Zugfahrten, die besondere Sicherheitsmaßnahmen 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 i.d.R. 4 Wochen. sofern in den Schiennetz-Benutzungsbedingungen BT nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

46. Fälle, die einer besonders aufwändigen Behandlung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere EIU zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist entsprechend der Anzahl der beteiligten EIU um jeweils 5 Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.
47. 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). Das Bestehen einer Haftpflichtversicherung (s. Kap. 2.2.3) bleibt hiervon unberührt.

3.5. Rahmenverträge

48. Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können innerhalb des von den Betreibern der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 EIBV festzulegenden Zeitraums gestellt werden. Diese Anträge koordiniert der Betreiber der Schienenwege nach Maßgabe des § 13 Abs. 9 und 10 EIBV sowie der unter Kap. 3.6. getroffenen Regelungen.
49. Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages nach Maßgabe des § 13 Abs. 11 EIBV gestellt werden.

3.6. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

50. Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, kann die SK im Rahmen des § 9 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:
 - a. Die SK soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
 - b. Die SK kann abweichend von Nr. 1 einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

3.6.1. Inhalt der Anmeldungen

51. Die Anmeldungen müssen min. enthalten:
 - a. die zur Trassenkonstruktion erforderlichen betrieblich – technischen Angaben wie Zuglast, Zuglänge, Geschwindigkeit, Brems Hundertstel, Triebfahrzeuggattung und evtl. dessen technischer Ausrüstung;
 - b. Angaben zur Nutzungsdauer;
 - c. Benennung der Stellen oder Personen, welche befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von Trassenkonflikten abzugeben.

52. Nur vollständige und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich. Späteren Änderungswünschen entspricht die SK nach Möglichkeit. Die zusätzlichen Kosten einer späteren Änderung trägt der Antragsteller.

4. Entgeltgrundsätze

53. Das Nutzungsentgelt bestimmt sich nach der „Entgeltliste“ der SEEHAFEN KIEL in der jeweils geltenden Fassung. Die „Entgeltliste“ der SEEHAFEN KIEL ist nicht Bestandteil der SNB-AT wird fristgerecht veröffentlicht und auf Wunsch in Papierform versendet.
54. Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der SEEHAFEN KIEL zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
55. Das EVU verpflichtet sich, der SEEHAFEN KIEL die in der jeweils gültigen „Entgeltliste“ enthaltenen Entgelte zu zahlen.
56. Die vom EVU zu zahlenden Entgelte sind in der in der Bundesrepublik Deutschland gültigen gesetzlichen Währung (€) zu leisten
57. Mit Eintritt des Verzuges ist die SEEHAFEN KIEL berechtigt, Verzugszinsen in Höhe von 5 %-Punkten p. a. über dem jeweils gültigen Basiszinssatz zu verlangen (Basiszinssatz des Bürgerlichen Gesetzbuchs § 247 BGB). Die Möglichkeit der Geltendmachung weiterer Ansprüche der SK bleibt unberührt. Zuzüglich werden für jede schriftliche Mahnung 5,00 € als pauschalisierte Mahnkosten erhoben.
58. Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der SEEHAFEN KIEL zu bestimmendes Konto zu überweisen.
59. Beabsichtigt das EVU, eine angemeldete, bereits bezahlte Zugtrasse nicht zu nutzen, so besteht kein genereller Rückgewähranspruch. Entgelte für die bestellt gewesene Trassen sind nach Vorgabe der „Entgeltliste“ zu entrichten.

4.1. Bemessungsgrundlage

60. Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege sind die Entgeltgrundsätze der SEEHAFEN KIEL.
61. Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann die SEEHAFEN KIEL ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

4.2. Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltlücke und Aufschläge

62. Evtl. nach den Entgeltgrundsätzen der SEEHAFEN KIEL eingeräumte Entgeltlücke hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dieses gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die SK.

4.3. Aufrechnungsbefugnis

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

4.4. Sicherheitsleistung

64. Die SEEHAFEN KIEL macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheitsleistung abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
65. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen,
 - a. bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
 - b. bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei

Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder

c. bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

66. 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 entrichtende durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
67. Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
68. Kommt das EVU dem schriftlichen Verlangen der SK nach einer Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 2 Wochen nach Zugang der Aufforderung nach, verweigert die SK dem EVU den Zugang zur Infrastruktur bis die Sicherheitsleistung erbracht ist. Einer weiteren Ankündigung der Zugangsverweigerung bedarf es nicht.
69. Der Zugangsberechtigte kann Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlungen des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

5. Rechte und Pflichten der Vertragspartner

5.1. Rechte und Pflichten der Vertragspartner unter normalen Betriebsbedingungen

5.1.1. Grundsätze

70. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung und bemühen sich darum, negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich zu halten.

71. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
72. 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.
73. Für das Benutzen der Eisenbahninfrastruktur gelten die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, insbesondere die BOA / EBO und die für das Befahren der Infrastruktur durch den Eisenbahnbetriebsleiter für nichtöffentliche / öffentliche Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahnleiter / EBL) erlassenen allgemeinen und Einzelweisungen. Diese Weisungen sind auf Anforderung über die Seehafen Kiel zu beziehen.
74. Das EVU stellt sicher, dass
 - a) seine Personale alle für die Benutzung der Infrastruktur erforderlichen Kenntnisse besitzt;
 - b) seine Personale entsprechend fortgebildet werden;
 - c) diese Anforderungen auch von den von Dritten in seinem Namen eingesetzten Personalen erfüllt werden.
75. Es gelten die Bestimmungen des staatlichen Arbeitsschutzes und die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Unfallversicherungsträger. Das EVU stellt sicher, dass seine Personale vor Aufnahme ihrer Tätigkeit und danach jährlich wiederkehrend entsprechende Unterweisungen erhalten.
76. Die Seehafen Kiel kann dem Eintritt des Drittunternehmers widersprechen, wenn dieser den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere den Sicherheitsanforderungen, nicht entspricht.
77. Bei Eintritt eines Drittunternehmers in den Vertrag haften der Drittunternehmer und das vertragsschließende EVU der Seehafen Kiel als Gesamtschuldner, insbe-

sondere für die durch den Eintritt des Drittunternehmers entstehenden Mehrkosten.

78. Zusammenschlüsse von EVU und internationale Gruppierungen nach § 2 Abs. 4 AEG gelten als EVU im Sinne dieser SNB-AT. Ihre Mitglieder haften der Seehafen Kiel als Gesamtschuldner.

5.1.2. Informationen zu einzelnen Rangierfahrten / Zugfahrten

79. Die SK stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
- a. den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - b. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - c. die Position des Zuges (nur auf Anfrage).
80. Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
- a. die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
 - b. etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - c. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

81. Auf ihrer Infrastruktur hat die Seehafen Kiel jederzeit das Recht, sich davon zu überzeugen, dass
- d. das EVU den vertraglich festgelegten Nutzungszweck nicht überschreitet;
 - e. das EVU seinen übrigen vertraglichen Verpflichtungen nachkommt;
 - f. die Fahrzeuge des EVU den Anforderungen der gesetzlichen Regelungen und den Sicherheitsanforderungen entsprechen.

5.2. Rechte und Pflichten bei Störungen in der Betriebsabwicklung

82. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
83. Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.
84. Zur Beseitigung der Störung wendet die SK die Regelungen an, die bei Ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.
85. Zur Beseitigung der Störung kann die SK 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.
86. 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 der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

87. Die SK hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.
88. Die Aufgleisung havariierter Fahrzeuge durch das EVU muss nach § 64 BOA, Anweisung Nr. 32 zur BOA und Anlage 1 / Aufgleismerkblättern nach Koril 123.0120, Punkt 1, (6) und Anhang 5 vorgenommen werden.

5.3. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

89. Die SK als Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen 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 legitimiertes Personal des Betreibers der Schienenwege und Serviceeinrichtungen Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.4. Mitfahrt im Führerraum

90. Die SK bzw. ihre von ihr dazu legitimierte Personal dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Kap. 6 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
91. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.5. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur

92. Die SK ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter an-

gemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen werden die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig informiert, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.6. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

93. Die SK ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Diese werden im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durchgeführt, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
94. Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert die SK als Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen das EVU unverzüglich.

6. Haftung

6.1. Grundsatz

95. Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Benutzungsbedingungen (SNB-AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
96. Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
97. Im Verhältnis zwischen der SK als Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 5.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2. Mitverschulden

98. § 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3. Haftung der Mitarbeiter

99. 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

100. Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei SK als Betreiber der Schienenwege und Serviceeinrichtungen oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege und Serviceeinrichtungen 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 und Serviceeinrichtungen in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5. Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan / von vereinbarter Leistung

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

7. Gefahren für die Umwelt

7.1. Grundsatz

102. 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

103. 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 der SK als Betreibers der Schienenwege und Serviceeinrichtungen 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.

104. Macht die Gefahrensituation eine Räumung von Betriebsanlagen der SK notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3. Bodenkontaminationen

105. Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst SK die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Kap. 6.

7.4. Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

106. 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. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Kap. 6.

8. Gegenseitigkeit

107. Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiger Betreiber der Schienenwege (dritter Betreiber der Schienenwege) Schiennetz-Benutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Schiennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) des Betreibers der Schienenwege abweichen, so kann der Betreiber der Schienenwege, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie er selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten Betreibers der Schienenwege nutzt, dessen Schiennetz-Benutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Schiennetz- Benutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

.....