



## Benutzungsbedingungen für das Schienennetz und die Serviceeinrichtungen der Usedomer Bäderbahn GmbH (SNB/NBS UBB)

gültig ab 10.04.2012

0 Präambel	5
A Allgemeiner Teil	5
1 Geltungsbereich	5
2 Pflichten, die bis zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zu beachten sind (Allgemeine Zugangsvoraussetzungen)	6
3 Zustandekommen des Infrastrukturnutzungsvertrages	7
4 Rechte und Pflichten nach Abschluss des INV	7
4.1 Pflichten der UBB und des ZB	7
4.2 Pflichten des ZB	7
5 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte	8
6 Sicherheitsleistung	9
7 Verzugszinsen	11
8 Haftung	11
9 Gefahren für die Umwelt	12
10 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte	13
11 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	13
12 Kündigung	13
13 Datenspeicherung/ Datenverarbeitung	14
14 Sonstiges	14
B Besonderer Teil	14
1 Geltungsbereich	16
1.1 Schienenwege	17
1.1.1 Strecke 6768: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Grenze - Seebad Heringsdorf	17
1.1.2 Strecke 6772: Züssow DB Grenze - Wolgast Hafen	18
1.1.3 Strecke 6773: Seebad Heringsdorf - Wolgast Hafen	19
1.1.4 Strecke 6774: Zinnowitz - Peenemünde	20
1.1.5 Strecke 6778: Velgast DB Grenze - Barth	21
1.1.6 Streckenklassen	22
1.2 Serviceeinrichtungen	23
1.2.1 Abstellgleise	23
1.2.2 Werkstatt	23
1.2.3 Tankstelle	23

1.2.4 Ladestelle	24
<hr/>	
2 INV	24
2.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines INV zu beachten sind (Besondere Zugangsvoraussetzungen)	24
2.1.1. Anmeldungen für Schienenwege	24
2.1.2 Anmeldungen für Serviceeinrichtungen	26
2.2 Technische Zugangsvoraussetzungen	26
2.2.1 Gefahrgut	27
2.2.2 Dampflokomotiven	27
2.2.3 Brückenrestriktionen	27
2.3 Grundsätze zur Zuordnung von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot der UBB	28
2.3.1 Schienenwege - Netzfahrplan	28
2.3.2 Schienenwege – Gelegenheitsverkehr und kurzfristige Zuweisung von einzelnen Zugtrassen	32
2.3.3 Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen	33
2.3.4 Außergewöhnliche Transporte	33
2.4 Serviceeinrichtungen	35
2.4.1 Koordinierungsverfahren	35
2.4.2 Entscheidungsverfahren	35
2.5 Rechte und Pflichten der UBB aus und in Zusammenhang mit dem INV	36
2.5.1 Schienenwege	36
2.5.2 Serviceeinrichtungen	37
2.5.3 Vermittlung von Ortskenntnissen	37
2.5.4 Zusatzleistungen	37
2.5.5 Nebenleistungen	38
2.5.6 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnisse	38
2.6 Rechte und Pflichten der EVU / ZB aus und im Zusammenhang mit den INV	39
2.6.1 Anforderungen an die Fahrzeuge der EVU / ZB	39
2.6.2 Freimachen der Infrastruktur	40
2.6.3 Erforderliche Kenntnisse der Infrastruktur	40
2.6.4 Anforderungen an das Personal des EVU	40
2.6.5 Arbeitsschutz	41
2.6.6 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen	41
2.6.7 Betriebliche Ansprechpartner	41
2.6.8 Vorsorgepflichten	42
2.6.9 Zusätzliche Informationspflichten	42
2.6.10 Nutzungsänderungen	42
<hr/>	
3 Entgeltgrundsätze	42
3.1 Trassennutzung	42
3.1.1 Nutzungsabhängige Komponenten	43
3.1.2 Leistungsabhängige Komponenten (Anreizsystem)	43
3.1.3 Sonstige Entgeltkomponenten	43
3.1.4 Nutzungsabhängige Komponente	45
3.1.5 Leistungsabhängige Komponente	46
3.1.6 Sonstige Entgeltkomponenten	50
3.2 Serviceeinrichtungen	51
3.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten	51

3.2.2 Anreizsystem Serviceeinrichtungen	51
3.2.3 Neben- und Verbrauchskosten	54
3.2.4 Öffnungszeiten	54
3.2.5 Neu- und Erweiterungsinvestitionen auf Wunsch des Kunden	54
3.3 Zusatzleistungen	54
3.3.1 Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes	55
3.3.2 Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte	55
3.3.3 Fahrplananpassungen nach Abgabe der Trassenanmeldung (Änderung)	55
3.3.4 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	55
3.3.5 Vermittlung von Ortskenntnissen	55
3.4 Nebenleistungen	55
<hr/>	
4 Betriebsstörungen	56
4.1 Fahrbetriebbedingte Betriebsstörungen	56
4.2 Netzbedingte Betriebsstörungen	56
<hr/>	
5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	56
6 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	56
7 Aufgleisen von Fahrzeugen	57
8 Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen	57
8.1 Planbare Maßnahmen	57
8.2 Minderungsrechte und planbare Maßnahmen	58
8.3 Schienenersatz- und Busnotverkehre	58
8.4 Information durch die UBB bei Baumaßnahmen	58
<hr/>	
Anlage 1	59
Anlage 2	62

## 0 Präambel

Die Usedomer Bäderbahn GmbH (im Folgenden: UBB) betreibt Schienenwege und erbringt Leistungen in Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3 lit. c Nr. 3, 5 und 6 AEG.

Die Vertragsparteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Im Rahmen ihrer Zusammenarbeit werden sie den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung tragen, um etwaige, negative Auswirkungen auf das Eisenbahnsystem soweit wie möglich zu vermeiden.

## A Allgemeiner Teil

### 1 Geltungsbereich

Die Infrastrukturbenutzungsbedingungen (im Folgenden: SNB/NBS UBB) regeln - in einem Allgemeinen (im Folgenden: AT) und einem Besonderen Teil (im Folgenden: BT) - Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen

- den Zugangsberechtigten i. S. d. § 14 Abs. 2 und 3 AEG (im Folgenden: Zugangsberechtigte oder ZB) einschließlich etwaiger, nach § 11 Abs. 1 oder Abs. 3 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (im Folgenden: EIBV) einbezogener Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: einbezogene EVU)
- und der UBB

hinsichtlich des Zugangs zu der von UBB im Geltungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betriebenen Eisenbahninfrastruktur i. S. v. § 14 AEG und deren Benutzung einschließlich der hierfür geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Unter Zugang im Sinne der SBN/NBS UBB ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrag (im Folgenden: INV) mit dem ZB und/ oder dem einbezogenen EVU über die in den SNB/NBS UBB beschriebenen Leistungen zu verstehen.

Die SNB/NBS UBB gelten ab dem 10.04.2012. Sie sind unbefristet gültig.

## **2 Pflichten, die bis zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zu beachten sind (Allgemeine Zugangsvoraussetzungen)**

Die Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines INV nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der SNB/NBS UBB setzt voraus, dass der ZB folgenden Pflichten (im Folgenden: Zugangsvoraussetzungen) nachgekommen ist:

a) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (im Folgenden: Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen des [Besonderen Teils] gestellt haben.

b) In den Fällen des § 14 Abs. 2 Nr. 2 AEG muss der ZB der UBB mit der Anmeldung das EVU benennen, an welches das Angebot zum Abschluss eines INV (im Folgenden: das Angebot) zu richten ist. In den Fällen des § 14 Abs. 2 Nr. 3 bis 4 zeigt der ZB der UBB bis zu dem in § 8 Abs. 1 Ziff. 6 EIBV genannten Zeitpunkt (im Folgenden: Vorliegen des endgültigen Fahrplanentwurfs) an, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang EVU einbezogen werden und an wen das Angebot zu richten ist.

c) Zum Zeitpunkt der Anmeldung muss der Zugangsberechtigte über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen für die Aufnahme und Durchführung des regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland auf der Eisenbahninfrastruktur verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht.

Dies weist er der UBB spätestens mit der ersten Anmeldung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach. Der Zugangsberechtigte gibt gleichzeitig seine ausdrückliche Einwilligung zur Datenspeicherung und Datenverarbeitung nach Ziffer 13 SNB/NBS UBB (AT) und bestätigt, von der UBB über den Umfang der Datenspeicherung und Datenverarbeitung zu ihren Zwecken in Kenntnis gesetzt zu sein.

d) In den Fällen des § 14 Abs. 2 Nr. 2 bis 4 AEG, in denen ausschließlich das einbezogene EVU die Infrastruktur nutzen wird, beziehen sich die Pflichten nach vorstehender lit. c) ausschließlich auf das einbezogene EVU.

e) Vorstehende lit. c) gilt in Bezug auf ZB nach 14 Abs. 2 Nr. 2 bis 4 AEG zum Zeitpunkt der Benennung des einbezogenen EVU (s. vorstehende lit. b); bei einbezogenen EVU nach § 11 Abs. 3 EIBV zum Zeitpunkt der Erklärung des Verlangens.

f) Sofern sich bei dem Zugangsberechtigten Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nach vorstehender lit. c) ergeben, ist er verpflichtet, dies der UBB unverzüglich mitzuteilen.

g) Alle Erklärungen des ZB in Zusammenhang mit dem Abschluss und der Durchführung des INV müssen in deutscher Sprache erfolgen.

### **3 Zustandekommen des Infrastrukturnutzungsvertrages**

Der INV kommt durch die Annahme des von der UBB unterbreiteten Angebots zustande. Die Annahme muss schriftlich erfolgen, es sei denn, die SBN/NBS UBB enthalten hierzu besondere Bestimmungen. Auf die Fristen der §§ 10 Abs. 7, 11 Abs. 1 und 14 Abs. 1 EIBV wird hingewiesen.

## **4 Rechte und Pflichten nach Abschluss des INV**

### **4.1 Pflichten der UBB und des ZB**

#### **4.1.1**

Mit Abschluss des INV verpflichtet sich UBB, die Benutzung der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe des INV zu gewähren. Der ZB ist verpflichtet, das nach Maßgabe des INV und der SNB/NBS UBB vereinbarte Infrastrukturnutzungsentgelt zu entrichten.

#### **4.1.2**

UBB und ZB benennen einander im INV eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt sind, binnen kürzester Zeit für sie verbindliche, betriebliche Entscheidungen zu treffen.

### **4.2 Pflichten des ZB**

Die Benutzung der von UBB betriebenen Eisenbahninfrastruktur setzt - neben den Regelungen der vorstehenden Ziffer 2 SNB/NBS UBB (AT) - Folgendes voraus:

a) Der ZB muss nach Maßgabe eines INV und der SNB/NBS UBB zur Benutzung berechtigt sein.

b) Der Zugangsberechtigte muss vor Aufnahme des Verkehrs gegenüber der UBB nachweisen, dass er eine - den Anforderungen der Eisenbahn-Haftpflichtversicherungsverordnung in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechende - Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen hat, die sich - gleich aus welchem Rechtsgrund - ergeben können. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt er der UBB unverzüglich an.

c) Der Zugangsberechtigte ist für die Sicherheit seines Betriebs verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. Folgendes:

aa) Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, das netzzugangsrelevante Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung und den für die Benutzung der von UBB betriebenen Eisenbahninfrastruktur geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich u.a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung.

Das netzzugangsrelevante Regelwerk ist in Anlage 01 dieser SNB/ NBS UBB einzusehen. Hinweise zum betrieblich-technischen Regelwerk enthält Anlage 02.

bb) Der Zugangsberechtigte steht dafür ein, dass die von ihm eingesetzten Personen (einschließlich Mitarbeiter Dritter) über die erforderlichen Qualifikationen und Kenntnisse (einschließlich ggf. erforderlicher Orts- und Streckenkenntnisse) verfügen und dass diese Qualifikationen und Kenntnisse - auch im Rahmen von Fortbildungen - während der Dauer des INV aufrecht erhalten werden. Soweit es sich bei den eingesetzten Personen um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, müssen diese die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

## **5 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte**

Vom Zugangsberechtigten nach Maßgabe der Bestimmungen des INV sowie der SNB/NBS UBB zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

Zahlungen sind auf ein von der UBB zu bestimmendes Konto auf Kosten des Zugangsberechtigten zu überweisen. Im Verwendungszweck ist neben der jeweiligen Rechnungsnummer die dem ZB bei Abschluss des INV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.

Forderungen der UBB werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Die Rechnungsstellung erfolgt im Nachhinein. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem in vorstehender Ziffer 5.2 SNB/NBS UBB (AT) genannten Konto maßgeblich.

Einwendungen des Zugangsberechtigten gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der UBB schriftlich anzuzeigen. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die UBB wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen. Gesetzliche Ansprüche des Zugangsberechtigten bei begründeten Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

## 6 Sicherheitsleistung

Zugangsberechtigte - mit Ausnahme der in § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG genannten - haben der UBB eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen insbesondere:

- a) wenn ein Zugangsberechtigter einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
- c) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft eines zugelassenen Unternehmens für Wirtschaftsprüfung und Inkasso,

d) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des Zugangsberechtigten oder

e) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des Zugangsberechtigten nahe legen, wie z. B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der UBB bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.

Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von 1,5 Monatsentgelten. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich aus dem für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt. Sollte sich ein solches Monatsentgelt nicht ermitteln lassen, ist auf die durchschnittliche Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden Monatsentgelts abzustellen.

Die Sicherheit kann gestellt werden durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde EUR/Jahr. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft nach Maßgabe des ersten Satzes, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach Ziffer 6.1 lit. a) bis e) SNB/NBS UBB (AT) bestehen.

Kommt der Zugangsberechtigte einem nach Ziffer 6.1 SNB/NBS UBB (AT) berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die UBB ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Vorauszahlungen werden immer in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet. Für die Ermittlung der

Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat gilt Ziffer 6.2 entsprechend. Vorauszahlungen sind jeweils mindestens fünf Bankarbeitstage vor Fälligkeit der ersten (im Folgemonat zu erbringenden) Gegenleistung zu erbringen und werden jeweils bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet.

Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung ist die UBB ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Vorauszahlung erbracht ist.

Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

Befindet sich der Zugangsberechtigte nach Zahlung der Sicherheitsleistung in Verzug (§ 286 BGB) und kommt er nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die UBB - ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung - aus der Sicherheit (Ziffer 6.3 SNB/NBS UBB (AT)) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gemäß Ziffer 6.1 SNB/NBS UBB (AT) geltend machen. Ansonsten ist die UBB berechtigt, Vorauszahlung gemäß Ziffer 6.5 SNB/NBS UBB (AT) zu verlangen, sofern die Forderungen der Höhe und dem Grunde nach unbestritten sind.

## **7 Verzugszinsen**

Bei Zahlungsverzug hat der Zugangsberechtigte Verzugszinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz zu zahlen. Des Weiteren werden für jede schriftliche Mahnung pauschalierte Mahnkosten gemäß der Liste der Entgelte erhoben.

## **8 Haftung**

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die SNB/NBS UBB keine abweichenden Regelungen enthalten. Der

hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

## 9 Gefahren für die Umwelt

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des Zugangsberechtigten oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom Zugangsberechtigten verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat der Zugangsberechtigte unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der UBB zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortung des Zugangsberechtigten für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegende gesetzliche Pflicht (z.B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Infrastruktureinrichtungen oder Teilen von diesen notwendig, trägt der verursachende Zugangsberechtigte die Kosten.

Der Zugangsberechtigte führt in Erfüllung seiner Pflichten als Verhaltensstörer alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind.

Die UBB ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des verursachenden Zugangsberechtigten durchführen zu lassen. Sie räumt dem ZB zuvor unter angemessener Fristsetzung die Möglichkeit ein, die Maßnahmen selbst durchzuführen, es sei denn, es liegt Gefahr in Verzug vor.

Ist die UBB ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt der Zugangsberechtigte die der UBB entstehenden Kosten. Wird die UBB als Eigentümerin oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland - das Bundeseisenbahnvermögen - aufgrund von Verunreinigungen öffentlich-rechtlich und/oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den Zugangsberechtigten verursacht worden sind, so verpflichtet sich der Zugangsberechtigte, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

## 10 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt, es sei denn, über diese ist bereits rechtskräftig entschieden, sie sind unbestritten oder zugunsten des ZB entscheidungsreif.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

## 11 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

Der Zugangsberechtigte darf seine Rechte und Pflichten aus dem INV - vorbehaltlich § 11 Abs. 3 EIBV - nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung von der UBB auf einen Dritten übertragen.

Die UBB darf ihre Rechte und Pflichten aus dem INV auf ein verbundenes Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG, das ebenfalls Eisenbahninfrastruktur betreibt, ohne Zustimmung des Zugangsberechtigten übertragen.

## 12 Kündigung

Die Laufzeit des INV ergibt sich aus dem INV in Verbindung mit den SNB/NBS UBB. Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

Für die UBB liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn

- a) nicht mehr alle nach Ziffer 2.3 SNB/NBS UBB (AT) erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nachweisbar vorliegen,
- b) die Haftpflichtversicherung nach Maßgabe von Ziffer 4.2 SNB/NBS UBB (AT) nicht mehr nachweisbar vorliegt oder wenn
- c) der ZB dem schriftlichen Verlangen auf Sicherheitsleistung in den Fällen der Ziffer 6.1 SNB/NBS UBB (AT) - unbeschadet der in Ziffer 6 SNB/NBS UBB (AT) geregelten Rechtsfolgen - nicht innerhalb von 20

Werktagen nachkommt oder die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwendet.

ZB, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von Änderungen der SNB/NBS UBB Partner eines laufenden INV sind, haben das Recht, diesen INV vom Zeitpunkt der Veröffentlichung der SNB/NBS UBB an mit einer Frist von einem Monat und mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung zu kündigen.

Das besondere Kündigungsrecht nach § 12 EIBV bleibt unberührt.

### **13 Datenspeicherung/ Datenverarbeitung**

UBB ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

Sie ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags- Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.

Zudem ist sie berechtigt, Daten über die Nutzung der vom Zugangsberechtigten genutzten Infrastruktureinrichtungen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzuleiten, soweit dies für die Abrechnung von Infrastrukturleistungen erforderlich ist.

### **14 Sonstiges**

Allgemeine Geschäftsbedingungen der ZB gelten nicht, es sei denn, UBB hat in deren Geltung ausdrücklich schriftlich eingewilligt.

Wenn und soweit nach dem Gesetz, dem INV oder den SNB/NBS UBB die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus es sei denn, dies ist nach dem INV oder den SNB/NBS UBB ausdrücklich vorgesehen.

## **B Besonderer Teil**

### **1 Geltungsbereich**

In Ergänzung zu den Regelungen des INV und zu den Regelungen AT der SNB/NBS UBB regelt der BT der SNB/NBS UBB spezifische Rechte und Pflichten zwischen den ZB und der UBB hinsichtlich

- der Nutzung der Schienenwege der UBB
- und der Nutzung der Gleisinfrastruktur von Serviceeinrichtungen der UBB einschließlich der - soweit angeboten - Erbringung von unmittelbar mit der jeweiligen Serviceeinrichtung zusammenhängenden Serviceleistungen.

## 1.1 Schienenwege

Bei den Schienenwegen der UBB handelt es sich um:

### 1.1.1 Strecke 6768: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Grenze - Seebad Heringsdorf

•

• Świnoujście Centrum - Ahlbeck Grenze - Seebad Heringsdorf	
• Streckennummer	• 6768
• KV-Kodifizierung	• auf Anfrage
• Streckenklasse	• nutzbar B1
• - Radsatzlast [t]	• 18
• - Meterlast [t/m]	• 5
• Anzahl der Streckengleise	• eingleisig
• Trassenlänge [km]	• 5,7
• Traktionsart	• nicht elektrifiziert
• stärkste Streckenneigung [%o]	• 3
• Lichtraumprofil	• G1
• maximale Zuglänge [m]	• 120
• maximale VzG-Geschwindigkeit [km/h]	• 80
• Betriebsverfahren	• Ril 408
• Signaltechnische Ausrüstung	• DV 301; PZB 90 <sup>1</sup>
• Kommunikationssystem der Strecke	• analoger Zugfunk
• Streckenöffnungszeiten	• nicht durchgehend geöffnet
• Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	• stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

<sup>1</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2014.

### 1.1.2 Strecke 6772: Züssow DB Grenze - Wolgast Hafen

Züssow DB Grenze - Wolgast Hafen	
Streckenummer	6772
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse	D4
- Radsatzlast [t]	22,5
- Meterlast [t/m]	8
Anzahl der Streckengleise	ingleisig
Trassenlänge [km]	18,1
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [%]	8
Lichtraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	300
maximale VzG-Geschwindigkeit [km/h]	80
Betriebsverfahren	Ril 408
Signaltechnische Ausrüstung	DV 301; PZB 90 <sup>2</sup>
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	nicht durchgehend geöffnet
Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber	In Züssow DB-Grenze ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich.
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	Züssow DB-Grenze - Wolgast: durchschnittliche Streckenauslastung (1 Stundentakt) Wolgast - Wolgast Hafen: stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

<sup>2</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2014.

### 1.1.3 Strecke 6773: Seebad Heringsdorf - Wolgast Hafen

Seebad Heringsdorf - Wolgast Hafen	
Streckenummer	6773
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse	nutzbar B1
- Radsatzlast [t]	18
- Meterlast [t/m]	5
Anzahl der Streckengleise	eingleisig
Trassenlänge [km]	35,6
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [‰]	16
Lichttraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	300
maximale VzG-Geschwindigkeit [km/h]	80
Betriebsverfahren	Ril 408
Signaltechnische Ausrüstung	DV 301; PZB 90 <sup>3</sup>
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	nicht durchgehend geöffnet
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

<sup>3</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2014.

### 1.1.4 Strecke 6774: Zinnowitz - Peenemünde

<b>Zinnowitz - Peenemünde</b>	
Streckenummer	6774
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse	nutzbar B1
- Radsatzlast [t]	18
- Meterlast [t/m]	5
Anzahl der Streckengleise	ingleisig
Trassenlänge [km]	12,8
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [%]	5
Lichtraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	80
maximale VzG-Geschwindigkeit [km/h]	80
Betriebsverfahren	Ril 408
Signaltechnische Ausrüstung	DV 301; PZB 90 <sup>4</sup>
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	nicht durchgehend geöffnet
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	stark belastete Strecke (1 Stundentakt)

<sup>4</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2014.

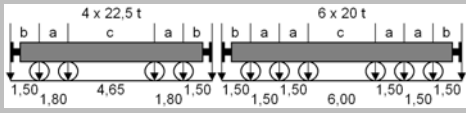
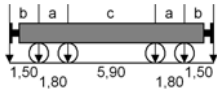
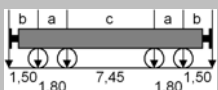
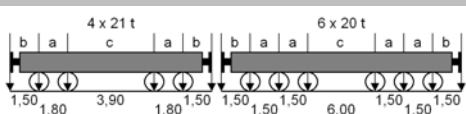
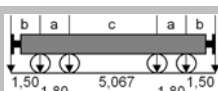
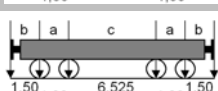
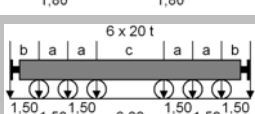
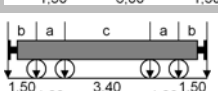
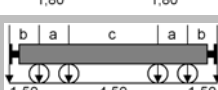
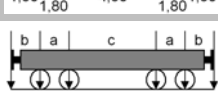

### 1.1.5 Strecke 6778: Velgast DB Grenze - Barth

Velgast DB Grenze - Barth	
Streckenummer	6778
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse	D4
- Radsatzlast [t]	22,5
- Meterlast [t/m]	8
Anzahl der Streckengleise	ingleisig
Trassenlänge [km]	10,4
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [%]	< 20
Lichtraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	80
maximale VzG-Geschwindigkeit [km/h]	80
Betriebsverfahren	Ril 408
Signaltechnische Ausrüstung	DV 301; PZB 90 <sup>5</sup>
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	durchgehend geöffnet
Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber	In Velgast DB-Grenze ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich.
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	Durchschnittliche Streckenauslastung (2 Stundentakt)

<sup>5</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2014.

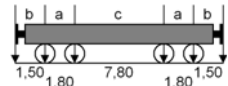
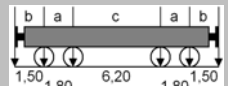
### 1.1.6 Streckenklassen

Die Strecken der UBB werden hinsichtlich der zulässigen Radsatzlast (Achsen) und des zulässigen Fahrzeuggewichts je Längeneinheit (Meterlast) in die folgenden Streckenklassen eingeteilt:

Streckenklasse	Rad-satzlast	Gewicht je Längeneinheit	a Radsatzabstand [m] b Abstand des Endradsatzes zum nächstgelegenen Pufferende [m] c Abstand der beiden inneren Radsätze[m]
D 4 <sup>6</sup>	22,5 t	8,0 t/m	
D 3	22,5 t	7,2 t/m	
D 2	22,5 t	6,4 t/m	
CM 4 <sup>7</sup>	21 t	8,0 t/m	
CM 3 2)	21 t	7,2 t/m	
CM 2 2)	21 t	6,4 t/m	
CE 2)	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	
C 3	20 t	7,2 t/m	
C 2	20 t	6,4 t/m	
B 2	18 t	6,4 t/m	

<sup>6</sup> Die Streckenklasse D4 deckt bei der DB AG die Streckenklasse CE mit ab.

<sup>7</sup> DB-spezifische Streckenklasse

B 1	18 t	5,0 t/m	
A	16 t	5,0 t/m	

## 1.2 Serviceeinrichtungen

Die UBB betreibt Serviceeinrichtungen gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 1, 3, 6, 7 AEG.

### 1.2.1 Abstellgleise

Die UBB kann auf Anfrage Abstell- und Entladegleise in folgenden Bahnhöfen zur Verfügung stellen:

- Bf Seebad Ahlbeck (Abstellgleise)
- Bf Seebad Heringsdorf (Abstellgleise)
- Betriebshof Heringsdorf (Abstellgleise)
- Bf Bansin Seebad (Abstellgleise)
- Bf Ückeritz (Abstellgleise)
- Bf Zinnowitz (Abstellgleise)
- Bf Wolgast (Abstell- und Entladegleise)

### 1.2.2 Werkstatt

Die UBB betreibt eine durch das EBA zugelassene Werkstatt in Seebad Heringsdorf. Die Usedomer Bäderbahn hat ausschließlich die Zulassung zur Instandsetzung der BR 646. Die Instandsetzung erfolgt im Dreischichtbetrieb.

Bei Anfragen zur Instandsetzung von Fahrzeugen der BR 646 wird die UBB prüfen, inwieweit Werkstattkapazitäten zur Verfügung stehen. Anfragen nach Werkstattkapazitäten sind mindestens 3 Monate vorher zu stellen.

### 1.2.3 Tankstelle

Die UBB betreibt in Seebad Heringsdorf eine Tankstelle mit einer Zapfsäule. Es können Dieselkraftstoff und Heizöl getankt werden. Die Tankanlage darf nur von UBB-Mitarbeitern bedient werden.

### **1.2.4 Ladestelle**

Die UBB betreibt in Wolgast eine Ladestelle.

## **2 INV**

### **2.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines INV zu beachten sind (Besondere Zugangsvoraussetzungen)**

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines INV durch die UBB nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der SNB/NBS UBB setzt - über die Regelungen in Ziffer 2 SNB/NBS UBB (AT) hinaus - Folgendes voraus:

#### **2.1.1. Anmeldungen für Schienenwege**

Anmeldungen des ZB für die Nutzung der Schienenwege müssen schriftlich, elektronisch oder als Datenträger vorliegen.

##### **2.1.1.1 Inhalt, Form**

Anmeldungen für die Nutzung der Schienenwege sind für jede einzelne Trassennutzung erforderlich.

Die Anmeldung ist nur mit dem dafür vorgesehenen Anmeldeformular möglich, wobei unterschiedliche Formulare für Anmeldungen von Reisezug- und Güterverkehrszugtrassen sowie für Gelegenheitsverkehrstrassen vorliegen. Die für Ihre Trassenanmeldung erforderlichen Formulare gehören zum netzzugangsrelevanten Regelwerk (Ril 402.0202V01UBB ff) und können unter <http://www.ubb-online.com/de/bcenter.html> heruntergeladen werden.

Bei der Anmeldungen von Zugtrassen mit Fahrten von außergewöhnlichen Transporten gelten die Besonderheiten der nachstehender Ziff. 2.3.4 SNB/NBS UBB (BT).

##### **2.1.1.2 Fehlende und untaugliche Angaben**

Fehlende Angaben fordert die UBB bei den vom anmeldenden EVU/ ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Nach Ablauf der Anmeldefrist (Ziffer 2.1.1.4 SNB/NBS UBB (BT)) sind diese Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen - nach Anforderung - zu übermitteln. Übermitteln die EVU/ ZB die Angaben nach Ablauf dieser Frist, behandelt die

UBB die Anmeldung als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans (Ziffer 2.3.2 SNB/NBS UBB (BT)).

Gleiches gilt für Angaben, die untauglich zur Trassenbearbeitung sind, z.B. wegen darin enthaltender Widersprüche.

### 2.1.1.3 Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Trassenbearbeitung verbindlich. Ändert das EVU/ der ZB nach dem Anmeldetermin und vor Vertragsabschluss nach Ziffer 2.3.1.10 SNB/NBS UBB (BT). die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanmeldung und wird von der UBB als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (Ziffer 2.3.2 SNB/NBS UBB (BT)). Somit geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf das EVU/ den ZB über.

Die UBB ist berechtigt, vom EVU/ ZB bei mehr als nur geringfügigen Änderungen den ihr durch die Veränderung der Anmeldung entstandenen Aufwand ersetzt zu verlangen. Hierbei wird je angefangene halbe Stunde und Mitarbeiter ein Entgelt entsprechend der Liste der Entgelte veranschlagt.

### 2.1.1.4 Anmeldefrist

Die Frist, binnen derer EVU/ ZB Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können, beginnt einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt. Dies gilt für alle drei Fahrpläne der UBB (Sommer-, Winter- und Herbstfahrplan). Anmeldungen müssen jeweils spätestens bis zu diesem zweiten Montag im April bei der UBB eingegangen sein.

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 2.3.2 SNB/NBS UBB (BT)) behandelt.

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt jeweils am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr.

Bei der Ermittlung der Fristen gelten als Arbeitstage im Sinne dieser SNB/NBS UBB Montag bis Freitag ausgenommen Feiertage des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

## 2.1.2 Anmeldungen für Serviceeinrichtungen

Anmeldungen des ZB für die Nutzung der Serviceeinrichtungen müssen schriftlich, elektronisch oder als Datenträger vorliegen.

### 2.1.2.1 Inhalt, Form

Anmeldungen für die Nutzung der Serviceeinrichtungen müssen enthalten:

- die benötigte Serviceeinrichtung bzw. Ort und Art der benötigten Serviceeinrichtung,
- die benötigten Gleisparameter (z.B. gewünschte Nutzlänge des Gleises, ein- oder zweiseitige Anbindung, Entladung),
- Zweck der Nutzung wie z.B. Abstellung Tfz,
- Art und Anzahl der benötigten peripheren Anlagen,
- Angaben zur gewünschten Nutzungsdauer (Datum, Uhrzeit),
- Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten abzugeben.

### 2.1.2.2 Zeitpunkt und Ort

Die Anmeldungen zur Nutzung von Serviceeinrichtungen können grundsätzlich jederzeit erfolgen. Die Anmeldungen sind zu richten an die Geschäftsstelle der UBB.

## 2.2 Technische Zugangsvoraussetzungen

Die zum Einsatz kommenden Eisenbahnfahrzeuge müssen für den Zugang zu den Schienenwegen und Serviceeinrichtungen der UBB geeignet sein.

D. h., der ZB / das EVU muss über die Abnahme nach EBO oder die Inbetriebnahmegenehmigung nach TEIV für die Eisenbahnfahrzeuge (vgl. Ziffer 2 d) der NBS (AT)) verfügen. Nicht nach vorstehenden Sätzen 1 und 2 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen den betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Serviceeinrichtungen entsprechen und dürfen nur mit Zustimmung der UBB, der zuständigen Aufsichtsbehörde und nach Regelung der Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen.

Für die den Bestimmungen der EBO bzw. TEIV entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich der ZB / EVU verantwortlich. Die Verantwortlichkeit besteht auch für eingestellte Fahrzeuge Dritter.

Erfordert ein Verstoß des ZB oder des einbezogenen EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne der NBS (AT) oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des ZB oder des einbezogenen EVU, setzt der ZB oder das einbezogene EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die UBB das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des ZB / EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 4.1.2 NBS (AT) gilt entsprechend.

Darüber hinaus sind folgende verkehrliche Einschränkungen zu berücksichtigen:

### 2.2.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut ist ausgeschlossen.

### 2.2.2 Dampflokomotiven

Die Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements sind als Bestandteil des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks im Modul 123.0117 und dem Anhang 123.0117A01 geregelt.

### 2.2.3 Brückenrestriktionen

Brückenrestriktionen können einerseits aus den konstruktiven Parametern einer Brücke erwachsen (z. B. Streckenklasse), andererseits in Form verkehrlicher Einschränkungen (z. B. Brückenöffnungszeiten) vorliegen. Welche verkehrlichen Einschränkungen auf den Brücken im Streckennetz der UBB bestehen, entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Übersicht.

Ort/Strecke	Einschränkung
Strecke 6773: Peenebrücke Wolgast zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre	Brückenöffnungszeiten vom Schiffs- verkehr abhängig

Die aktuellen Brückenöffnungszeiten können aus dem Internet unter der Homepage [www.verkehrsinformation.mvnet.de](http://www.verkehrsinformation.mvnet.de) entnommen werden.

## 2.3 Grundsätze zur Zuordnung von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot der UBB

### 2.3.1 Schienenwege - Netzfahrplan

Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für die Konstruktion des Netzfahrplans nach § 9 EIBV.

#### 2.3.1.1 Trassenkonstruktion/-koordination

Die UBB strebt entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung an, gegenüber dem EVU/ ZB ein der Anmeldung entsprechendes Angebot abzugeben. Wenn dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich ist, wird zunächst ohne Rücksprache mit dem Antragsteller versucht, innerhalb von folgenden Spielräumen ein Trassenangebot zu erstellen:

Trassen für Schienenpersonenverkehr: +/-5 Minuten,  
übrige Trassen: +/-15 Minuten.

Sind die vorgenannten Spielräume zur Konfliktlösung nicht ausreichend oder werden durch deren Anwendung Kundenwünsche zur Anschlussbindung/ Trassenverknüpfung nicht erfüllbar, wird ein Koordinierungsverfahren nach nachstehender Ziffer 2.3.1.2 SNB/NBS UBB (BT) eingeleitet.

#### 2.3.1.2 Koordinierungsverfahren

Ist die Trassenbearbeitung nach voranstehender Ziffer 2.3.1.1 SNB/NBS UBB (BT) nicht konfliktfrei möglich, hat die UBB durch Verhandlungen mit den EVU/ ZB oder deren beauftragte Personen auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken, die zu dokumentieren sind.

Wird bei den Koordinierungsgesprächen keine Lösung gefunden, werden die Beteiligten von der UBB schriftlich aufgefordert, für die Konfliktlösung erweiterte Spielräume oder/ und Alternativen zu benennen. Darüber hinaus sind von den EVU/ ZB zur Vorbereitung einer eventuell erforderlichen Vorrangentscheidung (§ 9 Abs. 4 EIBV) die Kriterien zu benennen, die begründen, dass es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um eine ins Netz eingebundene Verkehrsleistung handelt. Die Frist zur Übermittlung dieser Erklärungen und Kriterien beträgt drei Arbeitstage; in dieser Frist ruht die Bearbeitung der beteiligten Trassen.

Ändert ein EVU/ ZB seine Trassenanmeldung, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, findet Ziffer 2.1.1.4 SNB/NBS UBB (BT) keine Anwendung.

### 2.3.1.3 Prioritätsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nach voranstehender Ziff. 2.3.1.2 SNB/NBS UBB (BT) nicht zu Stande, entscheidet die UBB vorbehaltlich der Rechte der EVU/ ZB, die sich aus § 13 EIBV ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 EIBV nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

- vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- grenzüberschreitende Zugtrassen
- Zugtrassen für Güterverkehr.

Bedarfsweise angemeldete Trassen haben keinen Vorrang gegenüber Anmeldungen von Trassen, deren Verkehrstage konkret benannt sind.

### 2.3.1.4 Regelentgeltverfahren

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe des Prioritätsverfahrens (vorstehende Ziff. 2.3.1.3 SNB/NBS UBB (BT)) nicht möglich, werden die Entgelte für die streitigen Trassen gegenübergestellt und gemäß § 9 Abs. 5 EIBV jener Trasse, für welche das höhere Entgelt zu erzielen ist, der Vorrang eingeräumt.

Die Berechnung der Entgelte berücksichtigt alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode auf den Strecken der UBB bezogen auf den gesamten Laufweg.

### 2.3.1.5 Höchstpreisverfahren

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe des Regelentgeltverfahrens (vorstehende Ziff. 2.3.1.4 SNB/NBS UBB (BT)) nicht möglich, wird das Höchstpreisverfahren durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die UBB die betroffenen EVU/ ZB auf, innerhalb von fünf Arbeitstagen über die Regulierungsbehörde ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das gemäß der

gültigen Liste der Entgelte für Trassen bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre.

Die Zuweisung der Trasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ ZB sowie der UBB gezeichnet.

#### 2.3.1.6 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf

Die UBB erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf. Dieser wird den EVU in tabellarischer Form zugesandt, beabsichtigte Ablehnungen von Trassenanmeldungen werden begründet.

#### 2.3.1.7 Stellungnahmemöglichkeit zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf

Den EVU/ ZB wird ein Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf Stellung zu nehmen.

#### 2.3.1.8 Berechtigte Beanstandungen

Die UBB wird berechtigte Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung tragen.

#### 2.3.1.9 Endgültiger Netzfahrplanentwurf

Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen (Ziffer 2.3.1.8 SNB/NBS UBB (BT)) Rechnung zu tragen ist.

Auf der Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt die UBB ein Trassenangebot zum Abschluss des INV-Trasse (Ziffer 2.3.1.10 SNB/NBS UBB (BT)) oder teilt dem EVU/ ZB die Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe mit.

#### 2.3.1.10 Annahmefrist für Angebot auf Abschluss INV-Trasse

Das Trassenangebot ist innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang bei dem ZB durch das EVU/ den ZB anzunehmen oder abzulehnen. Mit der Annahme des Trassenangebotes erfolgt der Vertragsabschluss (Ziffer 3 SNB/NBS UBB (AT)). Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zu-

weisung der angemeldeten Trasse. Gegebenenfalls ist eine erneute Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 2.3.2 SNB/NBS UBB (BT)) erforderlich.

### 2.3.1.11 Sonderstellungnahme zum künftigen Netzfahrplan

Die UBB bietet denjenigen, die Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchten, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, die Möglichkeit, im Hinblick auf ihre Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen zu einem künftigen Netzfahrplan Stellung zu nehmen (§ 8 Abs. 1 Nr. 2, vierter Halbsatz EIBV).

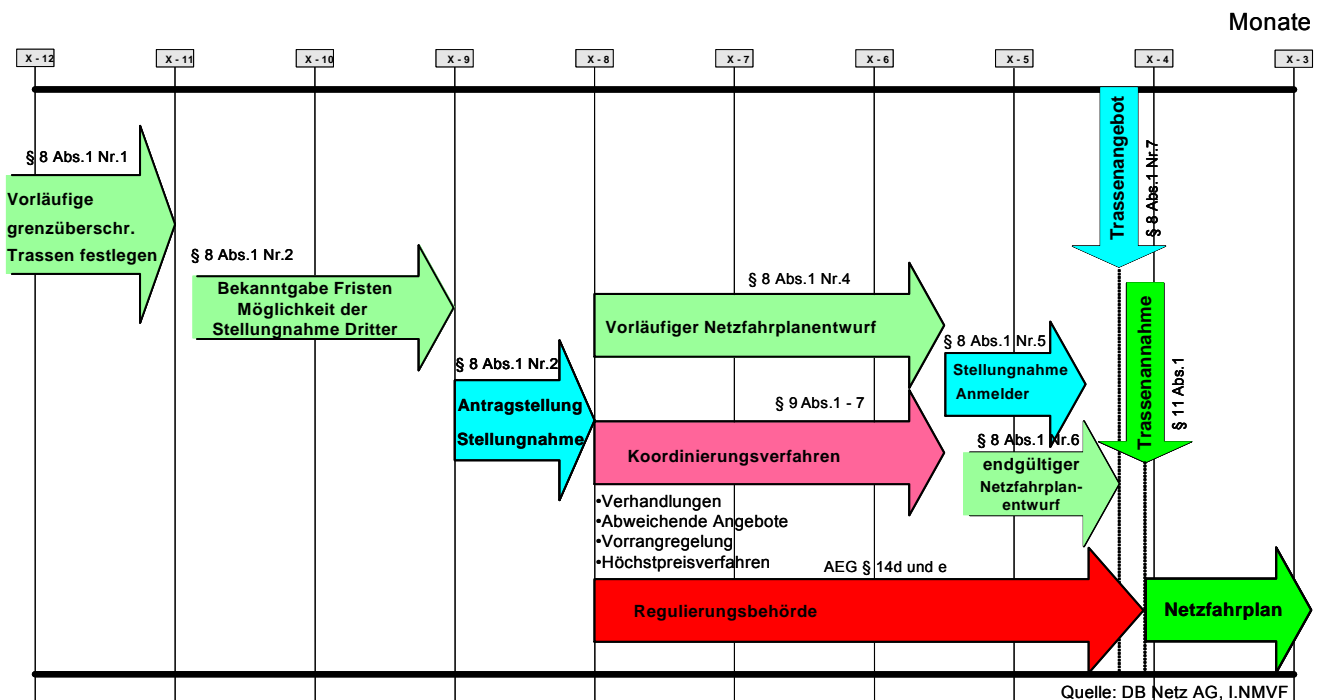
Die Zusendung des künftigen Netzfahrplanes zur Stellungnahme erfolgt innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Antragstellung bei der UBB. Die Antragstellung hat per E-Mail an

[info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com)

zu erfolgen.

### 2.3.1.12 Übersicht über die Fristen im Zuweisungsverfahren nach § 8 EIBV

Nachfolgendes Schaubild gibt einen Überblick über die Fristen. „X“ bezeichnet hierbei den Beginn der Fahrplanperiode.



### 2.3.2 Schienenwege – Gelegenheitsverkehr und kurzfristige Zuweisung von einzelnen Zugtrassen

Die Bestimmungen dieses Abschnittes gelten für die Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplanes nach § 14 EIBV (Gelegenheitsverkehr und kurzfristige Zuweisung von Trassen).

#### 2.3.2.1 Gelegenheitsverkehr

Für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gilt eine Bearbeitungsfrist von vier Wochen nach Eingang der Anmeldung. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB beträgt maximal fünf Arbeitstage. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die UBB an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB) innerhalb von weiteren fünf Arbeitstagen.

#### 2.3.2.2 Besonders aufwändige Trassenbearbeitung

Ein Fall der besonders aufwändige Trassenbearbeitung gemäß § 14 Abs. 2 Satz 2 EIBV bei der UBB liegt in folgenden Fällen vor:

- Reisesonderzüge einschließlich aller in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Überführungsfahrten,
- Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),
- außergewöhnliche Transporten,
- Versuchszüge und Messfahrten,
- Fahrten die bei mehr als einem Infrastrukturbetreiber durchgeführt werden sollen, wenn sie auf dem zu verwendenden Trassenanmeldevordruck mit „Vorrang Ankunft“ angemeldet werden (sog. Rückwärtsbearbeitung),
- Fahrten mit Fahrzeugen, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit geringer als 40 km/h ist (z. B. Nebenfahrzeuge),
- Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zuggleitbetrieb).

### 2.3.2.3 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Die UBB wird alle Anstrengungen unternehmen, auch nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen unverzüglich zu bearbeiten.

### 2.3.2.4 Trassenbearbeitung

Trassen für Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität der Infrastruktur aus dem Netzfahrplan konstruiert. Steht dabei eine Trasse in Konkurrenz zu einer anderen Trasse des Gelegenheitsverkehrs, hat die zuerst angemeldete Trasse Vorrang.

## 2.3.3 Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen

Meldet ein Zugangsberechtigter Zugtrassen bei der UBB an, die die Schienwege mehrerer Betreiber der Schienenwege (BdS) betreffen, wird die UBB, sofern gewünscht, im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen unverzüglich zur Bearbeitung an die anderen betroffenen BdS weiterleiten. Die UBB wirkt darauf hin, dass alle BdS über den Antrag unverzüglich bzw. in den vorgesehenen Fristen entscheiden.

Für grenzüberschreitende Zugtrassen für den Schienengrenzübergang bei Ahlbeck Grenze (Strecke 6768) findet die Bearbeitung durch die UBB statt.

## 2.3.4 Außergewöhnliche Transporte

Bei der Bearbeitung von außergewöhnlichen Transporten handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung.

### 2.3.4.1 Anmeldevordruck

Für außergewöhnliche Transporte, die eine Beförderungszusage erfordern (siehe nachstehende Ziffer 2.3.4.2 SNB/NBS UBB (BT)), ist der Vordruck 458.0101V01 „Beförderungsanmeldung/Zustimmungsantrag für außergewöhnliche Transporte“ zu verwenden. Anmeldungen, für die der Vordruck nicht verwendet wird, müssen mindestens die geforderten Angaben des Vordrucks enthalten. Wegen der fahrzeugspezifischen Angaben gilt die Richtlinie 45801.

### 2.3.4.2 Inhalte der Beförderungszusage

In der Beförderungszusage (Bza) sind u. a. angegeben:

- die Bearbeitungs-Nummer (Bza-Nummer),
- die Geltungsdauer,
- die Angaben zu den einzelnen Codeziffern,
- die betrieblichen Beförderungsbedingungen und
- Besonderheiten. Zu den Besonderheiten zählen u. a.:
  - Geltungsdauer über 3 Monate hinaus,
  - Versandtermin,
  - Sonderbehandlung beim Rangieren,
  - Verbot des Befahrens von Ablaufbergen,
  - Reihung im Zug,
  - Begleitung,
  - Nachschiebeverbot,
  - richtungsgebundene Beförderung.

Diese sind in der Beförderungsanmeldung unter der Nummer 29 anzugeben.

Die Bza gilt in der Regel drei Monate, kann aber für regelmäßig verkehrende Transporte auch für ein Fahrplanjahr aufgestellt werden.

#### 2.3.4.3 Zustimmung anderer Infrastrukturbetreiber

Voraussetzung für eine Beförderungszusage ist die Zustimmung aller am Laufweg beteiligten Infrastrukturbetreiber. Ein entsprechender Hinweis wird in die Beförderungszusage aufgenommen. Der Vertrag wird mit den jeweils beteiligten Infrastrukturbetreibern geschlossen.

#### 2.3.4.4 Durchführungsbestimmungen

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in ihren betrieblichen Konsequenzen vom Standard abweichen, müssen von der UBB besondere Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet werden. Das Erstellen von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte gehört zu den Zusatzleistungen der UBB (siehe hierzu auch Ziffer 2.5.4 SNB/NBS UBB (BT) "Zusatzleistungen")

#### 2.3.4.5 Besonderheiten bei der Anmeldung

Bei der eigentlichen Trassenanmeldung von außergewöhnlichen Transporten mit Beförderungszusage und für die Anmeldung der übrigen speziellen Verkehre fügen Sie der Trassenanmeldung bitte die Bza bzw. die betrieblichen Durchführungsbestimmungen bei bzw. bestätigen uns deren Vorliegen. Für die Anmeldung von Transporten in Regelzügen verwenden Sie bitte den Vordruck 402.0202V05UBB.

#### 2.3.4.6 Zusatzinformationen bei Angebotsabgabe

Mit dem Trassenangebot erhalten Sie zusätzlich:

- Besonderheiten, die sich aus der Art des Transportes ergeben,
- Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte, falls bei der Anmeldung nicht bekannt,
- Anforderungen zur Sicherung von BÜ und für die Reisendensicherung.

### 2.4 Serviceeinrichtungen

Die UBB bemüht sich, soweit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen stattzugeben.

#### 2.4.1 Koordinierungsverfahren

Liegen Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, wird die UBB gemäß § 10 Abs. 5 EIBV durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten.

#### 2.4.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung nicht zustande, gewährt die UBB gemäß § 10 Abs. 6 EIBV Anträgen Vorrang, die notwendige Folge der mit dem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind. In allen weiteren Fällen ist die Reihenfolge des Antragseinganges ausschlaggebend.

## 2.5 Rechte und Pflichten der UBB aus und in Zusammenhang mit dem INV

### 2.5.1 Schienenwege

Die UBB stellt die vereinbarten Trassen nach Maßgabe des INV, der SNB/NBS UBB sowie der – gemäß Ziffer 2.2.1.1 SNB/NBS UBB (BT) mitgeteilten Anmeldung im Trassenkonstruktionsverfahren nach Maßgabe von Ziff. 2.2.1.1 SNB/NBS UBB (BT) abgeänderter Daten zur Verfügung.

#### 2.5.1.1 Leistungen im Zusammenhang mit der Trassennutzung (Pflichtleistungen)

Darüber hinaus übernimmt die UBB

- die Bedienung der für die Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen
- die Bereitstellung aller weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z.B. fahrdynamische Berechnung neuer Triebfahrzeuge, Übersicht zum betrieblichen Ablauf von Zugfahrten).

#### 2.5.1.2 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen

Die UBB stellt sicher, dass für das EVU unverzüglich ab Kenntnis vor Abfahrt des Zuges/ der Züge Informationen über den Zustand der benutzten Infrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen bzw. Signalisierungsänderungen), soweit sie die von ihm angemeldete Trasse betreffen, bereit stehen.

Darüber hinaus informiert die UBB auf Wunsch des EVU über den Verlauf der Leistungserstellung im Rahmen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerkes (bisheriger Fahrtverlauf, jeweiliger Standort des Zuges, Abweichungen vom Fahrplan).

Die Informationen der UBB an die für die Betriebsleitung des EVU/ ZB verantwortlichen Personen oder Stellen können auf Verlangen des EVU/ ZB zusammengefasst oder lediglich bei Bedarf übermittelt werden.

### 2.5.2 Serviceeinrichtungen

Die UBB stellt die vereinbarten Serviceeinrichtungen nach Maßgabe des INV, der SNB/NBS UBB sowie der - gemäß Ziffer 2.1.2 SNB/NBS UBB (BT) mitgeteilten Anmeldung im Vergabeverfahren für Serviceeinrichtungen nach Maßgabe von Ziff. 2.1.2 SNB/NBS UBB (BT) abgeänderter Daten zur Verfügung.

### 2.5.3 Vermittlung von Ortskenntnissen

Die UBB vermittelt vor der erstmaligen Nutzung einer Serviceeinrichtung oder von Trassen durch das EVU / ZB die erforderliche Ortskenntnis.

### 2.5.4 Zusatzleistungen

Die UBB bietet folgende Zusatzleistungen an:

#### 2.5.4.1 Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes

Die UBB ermöglicht die Nutzung von Trassengleisen für einen Zeitraum von mehr als einer Stunde nach Beginn oder Ende der der im Trassenangebot ausgewiesenen Zeiten, sofern dem kein anderer Nutzungsanspruch entgegensteht.

#### 2.5.4.2 Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte. Die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung gehört zu den Zusatzleistungen der UBB. Für außergewöhnliche Transporte gilt weiterhin die Ziffer 2.3.4 SNB/NBS UBB (BT).

#### 2.5.4.3 Fahrplananpassungen nach Abgabe der Trassenanmeldung (Änderung)

Unter Änderungen sind vom Kunden veranlasste Anpassungen der Trassengrunddaten nach Abgabe der Anmeldung zu verstehen, die zu einer Abweichung von oder zur Neu-/ Umkonstruktion der zuletzt angemeldeten Trasse führen. Dazu gehören folgende Sachverhalte:

- Änderung der angemeldeten Last

- Größere Länge
- Schwächeres Triebfahrzeug
- Geänderte Höchstgeschwindigkeit
- Geringere Bremsleistung
- Änderung der Zugnummer oder Zuggattung
- Laufwegänderungen und bestellte Umleitungen
- Änderung einer aktivierten Bedarfstrasse
- Außerplanmäßige Halte (außer Notfälle)
- Änderung des Trassennutzers

#### 2.5.4.4 Besondere Öffnungszeiten

Grundlage der Öffnungszeiten für Strecken im Gelegenheitsverkehr ist der bei der Erstellung der SNB/NBS jeweils gültige Netzfahrplan, für die Serviceeinrichtungen die jeweils bei der UBB -zu erfragenden Öffnungszeiten.

Auf besonderen Kundenwunsch können Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden.

#### 2.5.5 Nebenleistungen

Die UBB bietet ihren Kunden eine Vielzahl von Leistungen an, die ihnen Planung und Betrieb erleichtern. Detailanfragen zu Nebenleistungen können jederzeit unter [info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com) gestellt werden. Ein Anspruch auf die Erbringung einer Nebenleistung durch die UBB besteht nicht, die UBB ist jedoch bemüht, gewünschte Nebenleistungen zu realisieren.

#### 2.5.6 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnisse

Die UBB kann sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, ob

- das EVU/ZB den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,
- das EVU/ZB seinen - sich insbesondere aus den Ziffern 4.2 lit. c SNB/NBS UBB (AT) ergebenden - vertraglichen Verpflichtungen nachkommt.

Zu diesem Zweck kann das mit der Durchführung dieser Kontrollen beauftragte Personal der Usedomer Bäderbahn GmbH in ihrem Betriebsführungsbereich, dem Personal des EVU Anweisungen erteilen. Das Personal des EVU hat die Anweisungen der Usedomer Bäderbahn GmbH zu befolgen.

Auf Nachfrage weist das EVU nach, dass es die ihm bzw. seinen Personal obliegenden Verpflichtungen gemäß der Ziffer 4 SNB/NBS UBB (AT) erfüllt (Einhaltung des Regelwerks).

## **2.6 Rechte und Pflichten der EVU / ZB aus und im Zusammenhang mit den INV**

Die Nutzung der Schienenwege und Serviceeinrichtungen ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maß und innerhalb der im INV vereinbarten Zeiten und Zielsetzungen zulässig. Die folgenden allgemeinen Verpflichtungen bestehen sowohl für die Nutzung der Trassen als auch von Serviceeinrichtungen.

### **2.6.1 Anforderungen an die Fahrzeuge der EVU / ZB**

Die im Regelbetrieb zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU/ZB müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Abnahme der EBO in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Strecken und Anlagen entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein.

#### **2.6.1.2 Keine Haftung für Fahrzeuge seitens UBB**

Für die den Bestimmungen der EBO entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich das EVU verantwortlich, dies gilt auch für eingestellte Fahrzeuge Dritter.

### 2.6.1.2 Aussetzen von Fahrzeugen

Erfolgt ein Verstoß des EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 4 SNB/NBS UBB (AT) (Regelwerk) oder von Ziff. 2.6.1 SNB/NBS UBB (BT), setzt das EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls fordert die UBB das EVU zur Aussetzung innerhalb einer bestimmten Frist auf. Verstreicht diese Frist erfolglos, setzt die UBB das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des EVU durchführen. Eine vorherige Aufforderung mit Fristsetzung kann aus Sicherheitsgründen oder bei drohendem Eintritt eines erheblichen Schadens entfallen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen SNB/NBS UBB (BT).

### 2.6.2 Freimachen der Infrastruktur

Das EVU / ZB hat die benutzten Trassen und Serviceeinrichtungen fristgerecht freizumachen. Überschreitet er dabei aus ihm zu vertretenden Gründen die Nutzungsdauer, fordert die UBB ihn zur Räumung auf und setzt eine Frist zur Räumung. Nach Verstreichen dieser Frist räumt die UBB die betroffene Infrastruktur auf Kosten des EVU / ZB entweder selbst oder lässt diese räumen. Eine vorherige Aufforderung mit Fristsetzung entfällt, soweit die Trassen und Serviceeinrichtungen anderweitig genutzt werden.

Das EVU /ZB stellt die UBB von eventuell hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter auf Schadensersatz wegen der Überschreitung der Nutzungszeit frei. Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben unberührt. Für die Dauer der Überschreitung ist das jeweilige Nutzungsentgelt nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Trassen und für Serviceeinrichtungen zu entrichten.

### 2.6.3 Erforderliche Kenntnisse der Infrastruktur

Das EVU / ZB stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung Trassen und Serviceeinrichtung erforderlichen Ortskenntnisse besitzt.

### 2.6.4 Anforderungen an das Personal des EVU

Das eingesetzte Personal des EVU, soweit es sich um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, muss die Anforderungen der EBO erfüllen, die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen und für den jeweiligen Einsatzzweck einschließlich notwendiger Strecken- und Ortskenntnisse aus- und fortgebildet sein.

### 2.6.5 Arbeitsschutz

Das EVU/ ZB und die UBB arbeiten im Sinne des § 8 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen. Das EVU ist für die Unterweisung seiner Beschäftigten selbst verantwortlich.

### 2.6.6 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen

Das EVU stellt sicher, dass die UBB rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des EVU zumindest über folgende Informationen verfügt:

- Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),
- etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelspannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, nicht RIC/ RIV-fähige Fahrzeuge; außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),
- andere, ggf. für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben. Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat das EVU der UBB rechtzeitig die Abfahrbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks im Sinne von Ziffer 4 SNB/NBS UBB (AT) zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der UBB in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung dieser Richtlinien, insbesondere eine abgeschlossene wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des EVU aus Ziffer 4 SNB/NBS UBB (AT) zu unterstellen.

### 2.6.7 Betriebliche Ansprechpartner

Im INV sind die für die Disposition in Transport-/ Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung (z.B. Telefon, Fax, Email) unter normalen Betriebsbedingungen sowie bei Störungen in der Betriebsabwicklung (Ziffer 4) festzulegen.

### 2.6.8 Vorsorgepflichten

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt über die Vollständigkeit des Regelwerks bzw. von Unterlagen im Sinne von Ziffer 4 SNB/NBS UBB (AT) und außerdem - auch während der Fahrt - über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten zu informieren.

Es stellt sicher, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der Usedomer Bäderbahn GmbH entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, im Namen des EVU verbindliche Erklärungen abzugeben sowie betriebliche Entscheidungen zu treffen.

### 2.6.9 Zusätzliche Informationspflichten

Das EVU / ZB teilt der UBB unverzüglich Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Vertragsabwicklung mit. Weitergehende Mitteilungspflichten nach Maßgabe sonstiger, gesetzlichen Bestimmungen (z.B. Zoll- und Gefahrgutvorschriften, Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz) sowie behördlicher Anordnungen, bleiben unberührt.

### 2.6.10 Nutzungsänderungen

Änderungen bezüglich der Nutzung der jeweiligen Serviceeinrichtung bedürfen des beiderseitigen Einverständnisses zwischen dem EVU / ZB und der UBB.

## 3 Entgeltgrundsätze

Für die vereinbarte Nutzungsgewährung sind vom ZB Entgelte nach Maßgabe des INV und der Liste der Entgelte für Trassen und für Serviceeinrichtungen zu entrichten. Die Entgelte sind mit dem jährlichen Abschluss des INV für je ein Fahrplanjahr zu vereinbaren.

Hierbei gelten folgende Entgeltgrundsätze:

### 3.1 Trassennutzung

Die Entgeltgrundsätze gelten in Verbindung mit der Liste der Entgelte. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB/NBS UBB wird gemäß § 21 Abs. 7 EIBV im Internet unter [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) veröffentlicht.

### 3.1.1 Nutzungsabhängige Komponenten

Aus der Streckenkategorie leitet sich der Basispreis je Trassenkilometer ab, der für alle Nutzer gleichermaßen verbindlich ist. Nachfolgend sind die wesentlichen infrastrukturellen und verkehrlichen Eigenschaften der Strecken dokumentiert:

- Kategorie 1: eingleisige Strecken mit Kreuzungsbahnhöfen, geeignet auch für Fernverkehr
- Kategorie 2: eingleisige Stichstrecken ohne Kreuzungsmöglichkeit und ohne Fernverkehr

Zur Kategorie 1 gehören:

- die Strecken 6768, 6773, 6772

Zur Kategorie 2 gehören:

- die Strecken 6774, 6778

### 3.1.2 Leistungsabhängige Komponenten (Anreizsystem)

Mit dem Ziel einer besseren Leistungsfähigkeit bzw. Störungsreduzierung werden verspätungsverursachende Ergebnisse erfasst. Anschließend erfolgt eine spezifische monetäre Bewertung der Verspätungen mit gegenseitiger Saldierung unabhängig von der nutzungsbezogenen Trassenentgeltabrechnung. Mit dem Anreizsystem werden Ansprüche der EVU/ZB aus §§ 536a und 280 BGB abgedeckt, die daneben nicht mehr anwendbar sind. Dies gilt nicht bei einer Verletzung und groben Verschulden nach § 309 Nr. 7 BGB.

### 3.1.3 Sonstige Entgeltkomponenten

Insgesamt ermöglicht das modulare TPS eine transparente und nachvollziehbare Preisbildung, die sowohl die durch die Kundenbedürfnisse induzierten Infrastrukturkosten als auch die Tragfähigkeit der jeweiligen Nutzergruppen berücksichtigt. Gleichzeitig wird die Vereinbarkeit mit den rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Diskriminierungsfreiheit, auf der einen Seite, und den unternehmerischen Zielen der UBB auf der anderen Seite hergestellt.

Mit dem Kauf einer Trasse sind alle Leistungen für Schienenwege nach Ziffer 2.5.2 SNB/NBS UBB (BT) abgegolten. Die Nähere Regelungen zur

Minderung dieser Entgelte können Ziffer 3.1.6 SNB/NBS (BT) sowie der Liste der Entgelte entnommen werden.

### 3.1.3.1 Entgelt für Angebotserstellung

Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer bestellten Trasse ein Bearbeitungsentgelt erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung bei berechtigten Beanstandungen des Kunden. Das Entgelt für die Angebotserstellung entspricht maximal dem Nutzungsentgelt der nicht angenommenen Trassen.

### 3.1.3.2 Stornierungsentgelte

Stornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Stornierung einer Trasse fällt ein Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung an. Zusätzlich wird ein prozentuales Stornoentgelt in Anhängigkeit vom Zeitpunkt der Stornierung und dem einfachen Trassenpreis erhoben. Das Stornierungsentgelt entspricht maximal dem entgangenen Entgelt für die stornierte Trassennutzung. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte in folgender Höhe erhoben:

Bis zum 60. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag:  
Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung

Bis zum 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag:  
Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 25 % des Preises einer Trasse

Nach dem 30. Tag vor dem zu stornierenden Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt:  
Mindeststornoentgelt in Höhe des Entgeltes für die Angebotserstellung und 50 % des Preises einer Trasse

Unter 24 Stunden vor der Abfahrt:  
Unter 24 Stunden vor der Abfahrt ist eine Stornierung nicht mehr möglich. Es ist der volle Trassenpreis zu entrichten.

### 3.1.4 Nutzungsabhängige Komponente

Die nutzungsabhängige Entgeltkomponente wird vom Trassenprodukt und der Streckenkategorie bestimmt:

Die UBB bietet im Personen- und im Güterverkehr unterschiedliche Produkte an.

Es gibt insgesamt zwei Streckenkategorien. Die Kategorisierung berücksichtigt neben den infrastrukturellen Ausrüstungsmerkmalen auch die verkehrliche Bedeutung der einzelnen Relationen.

Über einen multiplikativen Produktfaktor werden die Produkte im Trassenpreis berücksichtigt. Im Folgenden werden die Produkte beschrieben.

#### 3.1.4.1 Trassen für den Personenverkehr

- **Personenverkehrs-Takt-Trasse**  
Der Taktverkehr zeichnet sich in der Regel durch Verkehre von mindestens vier Zugpaaren am Tag aus, deren Laufweg auf dem überwiegenden Teil (mehr als 50 %) übereinstimmt und/oder die über Betriebsprogramme zu einem Taktsystem miteinander verknüpft und dadurch ins Netz eingebunden sind. Diese Verkehre besitzen gleiche oder alternierende Systemhalte.
- **Die Personennahverkehrs-Takt-Trasse** umfasst alle Trassen des Nahverkehrs, die über Takte und Anschlüsse miteinander verknüpft sind. Sie wird mit den Trassenpreisen der Liste der Entgelte und dem Faktor 1,0 bepreist.
- **Personenfernverkehrs-Trasse**  
Diese Trasse ist eine Einzelzugtrasse für den Personenfernverkehr. Sie wird mit den Trassenpreisen der Liste der Entgelte und dem Faktor 1,0 bepreist.
- **Personenverkehrs-LZ-Trasse**  
Diese Trasse ermöglicht den Kunden des Personenverkehrs die Durchführung dispositiver Lok- und Triebfahrzeugfahrten. Sie wird mit den Trassenpreisen der Liste der Entgelte und dem Faktor 0,6 bepreist.

#### 3.1.4.2 Trassen für den Güterverkehr

- **Güterverkehrs-Standard-Trasse**

Diese Trasse steht für alle Züge des Güterverkehrs zur Verfügung. Typischerweise sind die Güterverkehrs-Standard-Trassen über Anschlüsse miteinander verknüpft oder unterliegen besonderen Restriktionen wie zum Beispiel festen Ankunftszeiten beim Empfänger. Daraus resultieren für die UBB Fixpunkte bei der Erstellung des Fahrplans. Im Güterverkehr gibt es jedoch allgemein weniger Vorgaben als im Personenverkehr. Die UBB ist somit bei der Ausarbeitung des Fahrplans flexibler. Sie wird mit den Trassenpreisen der Liste der Entgelte und dem Faktor 0,7 bepreist. Durch die Bepreisung mit dem Faktor 0,7 wird der gewünschten Förderung des Güterverkehrs Rechnung getragen.

- Güterverkehrs-LZ-Trasse  
Die LZ - Trasse ermöglicht den Kunden des Güterverkehrs die Durchführung dispositiver Lok-, Leerzug- und Triebfahrzeugfahrten. Sie wird mit den Trassenpreisen der Liste der Entgelte und dem Faktor 0,6 bepreist.

### **3.1.5 Leistungsabhängige Komponente**

Die leistungsabhängige Komponente bietet Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes.

#### **3.1.5.1 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen**

Das Anreizsystem zur Verringerung von Störungen setzt sich aus den Komponenten Pünktlichkeit, Verspätungsursache und Verursacher der Verspätung zusammen.

Ausgenommen hiervon sind Trassen, die bei der Zuweisung von Zugtrassen eine nachrangige Priorität gegenüber Trassen des Personen- und Güterverkehrs erhalten und für die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes von geringerer Bedeutung sind:

- Triebfahrzeugfahrten
- Fahrten von Baumaschinen
- Überführungsfahrten von und zu Werkstätten
- Arbeitszüge von und zu Baustellen des BdS
- Sonstige Dienstzüge (z. B. Mess- und Schulungsfahrten, Züge zur Vegetationskontrolle).

Bestehen vor der erstmaligen Durchführung solcher Fahrten Unklarheiten, ob eine Trasse zu den o. g. Ausnahmen gehört, sind diese einvernehmlich zwischen dem EVU und dem BdS zu regeln. Der BdS ist verpflichtet, diese Regelung allen EVU bekannt zugeben und auf alle EVU in gleicher Weise anzuwenden.

Vom Anreizsystem ausgenommen werden Trassen auf Strecken mit besonders einfachen Verhältnissen, bei denen die Anzahl der zu erwartenden Störungen sehr gering ist und die Streckenkapazität wenig ausgelastet wird:

- einfache betriebliche Verhältnisse (z. B. Stichstrecke) oder
- Länge der Strecke nicht größer als 15 km oder
- Taktverkehr im Abstand von 2 Std. oder größer (je Richtung) oder
- hinreichend freie Trassen für Gelegenheitsverkehre vorhanden.

Als Strecke mit besonders einfachen Verhältnissen gilt:

- Velgast DB-Grenze - Barth Hp
- Zinnowitz - Peenemünde Hp

Ein Zug ist im Sinne des Anreizsystems pünktlich, wenn er von der in seinem Fahrplan vorgesehenen Abfahrzeit eine Abweichung von

- nicht mehr als 15 Minuten bei Zügen des Personenverkehrs bzw.
- nicht mehr als 120 Minuten bei Zügen des Güterverkehrs hat.

Bei endenden Zügen ist die Ankunftszeit anstelle der Abfahrzeit maßgebend.

Überschreitet ein Zug die o. g. Grenzwerte gilt er als verspätet. Zur Abweichung von der in seinem Fahrplan vorgesehenen Abfahrzeit wird dann zusätzlich die Verspätungsursache erfasst. Mit der Verspätungsursache wird zugleich auch ein Verspätungsverursacher zugeordnet, in der Regel das EVU bzw. der BdS. Kann die Verspätungsursache nicht maßgeblich einem der beiden Parteien zugeordnet werden, wird die Verantwortlichkeit keiner Partei zugeschrieben.

## Aufzeichnung der Pünktlichkeit

An der Messstelle wird durch den zuständigen Fahrdienstleiter für jeden Zug die Abweichung von seinem Fahrplan hinsichtlich seiner Abfahrzeit, bei einem endenden Zug seiner Ankunftszeit erfasst. Als Messstellen werden festgelegt:

- Bahnhof Zinnowitz für alle Züge

Die Erfassung erfolgt für jeden Zug minutengenau. Dadurch ist es auch bei pünktlichen Zügen möglich, etwaige Tendenzen zu erkennen. Der Fahrdienstleiter erfasst auch die Verspätungsursache nach den Regelungen der Ril 420.9001. Das EVU ist verpflichtet, von seinem Fahrbetrieb ausgehende Störungen unverzüglich dem zuständigen Fahrdienstleiter zu melden.

Als Verspätungsursache soll vom Fahrdienstleiter der Sachverhalt möglichst präzise und knapp erfasst werden. Auf eine pauschale Kategorisierung soll dabei zugunsten einer besseren Nachvollziehbarkeit verzichtet werden. Beispiele für mögliche Verspätungsursachen enthält dabei die nachfolgende Tabelle.

Beispiele für Verspätungsursachen und deren Verantwortlichkeit		
Verantwortung des BdS - Stellwerk ... nicht besetzt - Fahrplan fehlt - Mängel-Lad-Stelle ... - Bebra ... Sperrzeitüberschreitung - Oberbaustörung im km ... - BÜ ... gestört - Signal ... gestört - Weiche ... Bf. ... gestört - Zugmeldeleitung ... gestört - Achszähler gestört - Zugschlussbeobachtanlage gestört - Streckenblock ... gestört	Verantwortung des EVU - verspätete Übergabe ... - verspätete Abfahrbereitschaftsmeldung - keine Ablösung / kein Personal - erhöhtes Reisendenaufkommen - Tfz-Störung - Bremsstörung - Wagenstörung - Typphon gestört - fehlende Mbr - schwächeres Tfz - Tfz od. Wagen zuge- setzt / abgesetzt - außerplanmäßiger Halt	keine Verantwortlichkeit einer Partei - Zugfolge - Gefährliches Ereignis ... - Ursache bei DB Netz - gefahrdroh. Witterung - Befahrbarkeit der Strecke erkunden - Anschluss - Bahnsteigwende ... auf ... - Bundespolizei am Zug - Notbremse gezogen - Tfz- und BÜ-Störung (überlagende Störungen) - Netzausfall Bf. ... oder BÜ ... - Personen im Gleis ...

Statistische Auswertungen der Pünktlichkeit können von den EVU bei der UBB angefordert werden. Diese stellen Nebenleistungen dar, die entsprechend bepreist werden.

### Beanstandungsverfahren

Wird die Pünktlichkeit, die Verspätungsursache, die Verantwortlichkeit oder / und das Anreizentgelt durch das EVU beanstandet, ist die Beanstandung formlos schriftlich unter Angabe des Sachverhalts aus Sicht des EVU innerhalb von drei gewöhnlichen Arbeitstagen nach Erhalt an den BdS zu übermitteln. Der BdS ist verpflichtet, den Sachverhalt innerhalb

von drei gewöhnlichen Arbeitstagen zu prüfen, berechnete Beanstandungen zu korrigieren und Ablehnungen von Beanstandungen dem EVU schriftlich mitzuteilen. Der Rechtsweg steht dem EVU erst nach Ablehnung der Beanstandung zu.

#### 3.1.5.2 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Zur Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird ein Aufschlag auf das Trassenentgelt erhoben, wenn eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h nicht erreicht wird und somit ein deutlich erhöhter Kapazitätsbedarf entsteht. Die Höhe des Aufschlags beträgt als Faktor 1,3.

### 3.1.6 Sonstige Entgeltkomponenten

#### 3.1.6.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand

Bei nicht vertragsgemäßigem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sind die Entgelte für die Infrastrukturnutzung zu mindern. Eine Entgeltminderung tritt nicht ein bei planmäßiger Fahrt des Kunden. Die Entgelte werden vielmehr dann gemindert, wenn aufgrund der Abweichung die Gesamtfahrzeit um mehr als 10% höher lag, als die der ursprünglichen Trasse. Die Entgeltminderung beträgt 0,5 % des Regelentgeltes der durch das EVU im INV vereinbarten Trasse.

#### 3.1.6.2 Entgeltregelungen bei Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr im Personenverkehr

Ist die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z.B. Bauarbeiten), unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) oder aus Gründen, die das EVU fahrzeug- und / oder personalbedingt zu vertreten hat, für einen vorübergehenden Zeitraum nicht verfügbar, greifen die Regelungen zum Schienenersatzverkehr bzw. Busnotverkehr (vgl. Ziffer 8 SNB/NBS UBB (BT)). Bei geplanten Maßnahmen handelt es sich um Schienenersatzverkehr, bei unvorhersehbaren Störungen und Gründen, die das EVU zu vertreten hat, um Busnotverkehr.

Die Organisation von SEV und Busnotverkehr obliegt dem ZB/ EVU. Die Kosten für SEV und Busnotverkehr trägt der ZB/ EVU. Nutzungsentgelte für die Trasse entfallen während der Dauer des Schienenersatzverkehrs. Für die Dauer des Busnotverkehrs sind die Nutzungsentgelte für die Trassen zu entrichten.

## 3.2 Serviceeinrichtungen

Das Entgelt für die Nutzung von Serviceeinrichtungen umfasst sowohl den Zugang zur Infrastruktur als auch die durch die UBB in den Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen.

Das Nutzungsentgelt für Serviceeinrichtungen ist abhängig von folgenden Einflussgrößen:

- Nutzungsabhängige Komponenten
- Neben- und Verbrauchskosten

### 3.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten

- Länge, Ausstattungsmerkmale und Belastung des jeweiligen Gleises.
- Ladestellen werden mit unterschiedlicher Gesamtfläche und Ausstattung angeboten.
- In der Tankstelle wird ein Bereitstellungsaufschlag gemäß Liste der Entgelte erhoben. Der Bereitstellungsaufschlag ist Bestandteil des Preises für den Bezug des Dieselkraftstoffes je Liter.
- In der Werkstatt wird ein Entgelt je Arbeitsstunde gemäß Liste der Entgelte erhoben.

### 3.2.2 Anreizsystem Serviceeinrichtungen

Ist eine Serviceeinrichtung der UBB aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar, greift das Anreizsystem für Serviceeinrichtungen. Periphere Anlagen werden hierbei als eigenständige Betrachtungsobjekte behandelt, so dass damit auch Teilstörungen der Gesamtanlage erfasst sind. Dabei ist hinsichtlich der Wirkungsweise zwischen Fällen technischer und betrieblich verursachter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist es, dass die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung zwischen der UBB und dem EVU vertraglich vereinbart ist. Generell ist bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Verantwortung einer Partei bedeutet hier Vertreten müssen i. S. d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

- Verantwortung durch UBB

- Verantwortung durch EVU /ZB
- Verantwortung durch keine Partei.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der UBB bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

### 3.2.2.1 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der UBB anzuzeigen. Gelingt der UBB innerhalb einer definierten Normentstörzeit die Wiederherstellung der Verfügbarkeit, greift das Anreizsystem nicht. Als Normentstörungszeit gilt eine Frist von 72 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der UBB.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf der Normentstörungszeit nicht wieder verfügbar, greifen in Abhängigkeit vom Verantwortungsbereich folgende Regelungen:

- **Verantwortungsbereich UBB:** Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben wurde erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte. Ist die UBB in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag an dem die Störung behoben wurde.
- **Verantwortungsbereich EVU:** Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden konnte, erhält die UBB ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen Ziffer 4.3. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag an dem die Störung behoben wurde.
- **keine Verantwortlichkeit einer Partei:** Keine Anreizentgelte.

### 3.2.2.2 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der UBB zu melden. Gelingt es der UBB innerhalb einer zu definierenden Frist, die betriebliche Verfügbarkeit herzustellen, greift das Anreizsystem nicht. Als Frist für die Wiederherstellung der betrieblichen Verfügbarkeit gilt ein Zeitraum von 2 Stunden ab Meldung bei der UBB.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von 2 Stunden nicht verfügbar, greifen in Abhängigkeit von der Verantwortung folgende Regelungen:

- **Verantwortungsbereich UBB:** Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte. Ist die UBB in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt.
- **Verantwortungsbereich EVU:** Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält die UBB ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.
- **keine Verantwortlichkeit einer Partei:** Keine Anreizentgelte

### 3.2.2.3 Abrechnung

Die UBB erstellt monatsweise eine Übersicht der relevanten Fälle und stellt diese den jeweils betroffenen EVU unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse zur Verfügung (d. h. jedes EVU erhält nur seine eigenen Daten; es sei denn der Dateninhaber erteilt schriftliche Einwilligung zur Weitergabe an Dritte). Die Zahlung der Anreizentgelte erfolgt jährlich saldiert. Ist ein EVU der Auffassung, der Betrag des Anreizentgelts sei unzutreffend, so muss es diese Beanstandung binnen eines Monats nach Zugang der Mitteilung des betreffenden Ergebnisses der jährlichen Saldierung der UBB schriftlich unter Darlegung der Gründe der Beanstandung bei der UBB geltend machen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Erhebung von Einwendungen ausgeschlossen. Die Unterlassung einer rechtzeitigen Beanstandung gilt als Genehmigung. Die UBB verpflichtet sich, das EVU in der Mitteilung auf die Wirkung der nicht rechtzeitigen Beanstandung hinzuweisen. Beruht die Beanstandung auf der Auffassung des EVU, dass die Zahlungen auf einer unzutreffenden Zuordnung der Verantwortlichkeit durch die UBB beruhen, so trägt es die Beweislast dafür. Erkennt die UBB die Beanstandung im Rahmen einer ersten internen Prüfung an, so teilt

die UBB dem EVU binnen eines Monats nach Zugang der Beanstandung das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung mit. Andernfalls gibt die UBB dem EVU innerhalb eines Monats Gelegenheit zur schriftlichen Erörterung der Beanstandung. Führt die Erörterung zu einer Einigung, so teilt die UBB dem EVU das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung unverzüglich mit. Kommt keine Einigung zu Stande, teilt die UBB dem EVU die Ablehnung der Beanstandung unverzüglich schriftlich mit. Der Rechtsweg steht dem EVU erst nach Ablehnung der Beanstandung offen.

### **3.2.3 Neben- und Verbrauchskosten**

Bei der Tankstelle wird ein Entgelt gemäß Liste der Entgelte pro Liter verbrauchten Diesels in Rechnung gestellt.  
In der Werkstatt werden verbrauchte Materialien nach ihren Beschaffungskosten in Rechnung gestellt.

### **3.2.4 Öffnungszeiten**

Im Einzelfall kann nach Absprache mit der UBB eine Anpassung der Öffnungszeiten der Stellwerke zur Erledigung betrieblicher Belange in den Serviceeinrichtungen erfolgen. Die UBB erhebt für erweiterte Öffnungszeiten von Stellwerken ein Entgelt gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

### **3.2.5 Neu- und Erweiterungsinvestitionen auf Wunsch des Kunden**

Bei Neu- und Erweiterungsinvestitionen in Serviceeinrichtungen sowie die zugehörigen peripheren Anlagen auf Wunsch des Kunden behält sich die UBB vor, die in der Liste der Entgelte aufgeführten Preise anlagenspezifisch zu erhöhen, insofern dies aufgrund der spezifischen Kostensituation für einen wirtschaftlichen Betrieb der betreffenden Serviceeinrichtung notwendig ist.

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Kostensituation von Serviceeinrichtungen sind zukünftig Preisanpassungen möglich. Bei der Festlegung der Entgelthöhen wird stets auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs angemessen berücksichtigt.

## **3.3 Zusatzleistungen**

Für die Entgeltbildung bei Zusatzleistungen gelten folgende Entgeltgrundsätze:

### **3.3.1 Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes**

Im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 1 Stunde werden analog zum Anlagenpreissystem berechnet. Einzelheiten ergeben sich aus der Liste der Entgelte.

### **3.3.2 Erstellung von Genehmigungen für außergewöhnliche Transporte**

Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein gesondertes Entgelt erhoben. Die Berechnung erfolgt nach Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Entgelt erhoben wird.

### **3.3.3 Fahrplananpassungen nach Abgabe der Trassenanmeldung (Änderung)**

Nach Abgabe einer Trassenanmeldung wird jeder Änderungswunsch eines Kunden mit einem Entgelt in Rechnung gestellt, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Entgelt erhoben wird.

### **3.3.4 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten**

Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Entgelt gemäß Liste der Entgelte erhoben wird.

### **3.3.5 Vermittlung von Ortskenntnissen**

Über die Erstvermittlung (ein Mitarbeiter je ZB/ EVU) von Ortskenntnissen hinausgehende Leistungen, werden mit einem Entgelt in Rechnung gestellt, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Entgelt erhoben wird.

## **3.4 Nebenleistungen**

Die Abrechnung der Nebenleistungen der UBB erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz gemäß Liste der Entgelte.

## 4 Betriebsstörungen

Betriebsstörungen umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse.

### 4.1 Fahrbetriebsbedingte Betriebsstörungen

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat das EVU unverzüglich der UBB zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu erwarten sind.

### 4.2 Netzbedingte Betriebsstörungen

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, informiert die UBB das EVU nach den Bestimmungen des netz-zugangsrelevanten und betrieblich-technischen Regelwerkes.

## 5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (z. B. Verspätungen oder Umleitungen) insbesondere aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelt- oder Witterungseinflüssen, unabwendbaren Ereignissen und Arbeitskampfmaßnahmen im Bereich der Vertragspartner sowie anderer Eisenbahnunternehmen gehören zum allgemeinen Betriebsrisiko. Sie gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners und berechtigen diesen nicht zur Verweigerung seiner vertraglichen Rechte und Pflichten. Die Entgeltminderung nach Ziff. 3.1.6 SNB/NBS UBB (BT) und das Anreizsystem gemäß Ziffer 3.1.5 SNB/NBS (BT) der SNB/NBS UBB bleiben hiervon unberührt. Die UBB wendet die Richtlinien an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten.

## 6 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die Usedomer Bäderbahn GmbH trifft unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen EVU alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Infrastruktur vorsehen. Sie berücksichtigt Wünsche des EVU nach betrieblichen Dispositionen für seine Verkehre, soweit dies mit dem Ziel gemäß Satz 1 ver-

einbar ist, sich Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU nicht ergeben oder diese keine Einwendungen gegen solche Auswirkungen erhoben haben.

## 7 Aufgleisen von Fahrzeugen

Das Aufgleisen havariierter Fahrzeuge des EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die Usedomer Bäderbahn GmbH nach vorheriger Mitteilung durch das EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die Usedomer Bäderbahn GmbH ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der Usedomer Bäderbahn GmbH erfordert, zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen (z. B. Lauffähigkeitsuntersuchungen für entgleiste Fahrzeuge) von befugtem Personal des EVU durchgeführt werden.

## 8 Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen

Zwingende Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach der folgenden Bestimmungen zulässig:

- Die UBB ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.
- Die UBB ist berechtigt, dazu die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur für größere über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Trassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/ ZB unverzüglich ab Kenntnis mitzuteilen. Die UBB strebt an, bereits im Rahmen der Trassenberatung vor dem Ende der in Ziffer 2.3.1.10 SNB/NBS UBB (BT) festgelegten Frist mit den EVU/ ZB einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

### 8.1 Planbare Maßnahmen

Die Durchführung von planbaren Maßnahmen ist im Rahmen des für die Baubetriebsplanung und baubetrieblichen Zugregelung (gemäß Richtlinie

(402.0305) geltenden Regelwerks und der dort festgelegten Termine rechtzeitig mit dem EVU/ ZB abzustimmen. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die UBB unter Berücksichtigung der Belange der EVU/ ZB im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen EVU/ ZB unverzüglich über die getroffene Entscheidung.

### **8.2 Minderungsrechte und planbare Maßnahmen**

Minderungsrechte des EVU/ ZB aufgrund vorübergehender Unterbrechungen der Leistungen, die auf eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur oder Instandhaltungsarbeiten zurückzuführen sind, richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 3.1.6.1 SNB/NBS UBB (BT).


















### **8.3 Schienenersatz- und Busnotverkehre**

Planung, Organisation und Durchführung etwa erforderlicher Schienenersatz- und Busnotverkehre obliegt dem EVU/ ZB.

### **8.4 Information durch die UBB bei Baumaßnahmen**

Die UBB informiert rechtzeitig die EVU/ ZB über geplante und ungeplante Baumaßnahmen im Voraus zur beabsichtigten Durchführung. Vorab ist die Durchführung der Bau- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen mit den betroffenen EVU/ ZB zu erörtern, die im Bereich der jeweiligen Maßnahme in ihren Trassennutzungen betroffen sind. Mit der Erörterung sollen die für die Entscheidung erheblichen Faktoren und Gesichtspunkte festgestellt, die Betroffenen angehört und ein Ausgleich der verschiedenen Interessen herbeigeführt werden. EVU/ ZB, die nach der so vorgenommenen Erörterung eine Trassen bestellen, werden über das Ergebnis informiert.


















## Netzzugangsrelevantes Regelwerk der UBB - Zusammenstellung

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültig ab	Bemerkungen	Datei
<b>Grundsatz: In den folgenden Regelwerken ist die Wortgruppe "DB Netz AG" durch die Wortgruppe "Usedomer Bäderbahn GmbH zu ersetzen!</b>				
<b>123</b>	<b>Notfallmanagement, Brandschutz</b>			
123.0117	Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge; Grundsätze	12.04.2011		
123.0117A01	Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven	12.04.2011		
123.0130	Selbstrettung	13.04.2010		
123.0130A01	Übersicht der Streckenabschnitte bzw. einzelner Tunnel	13.04.2010		
<b>402</b>	<b>Trassenmanagement</b>			
402.0101	Grundsätze	15.04.2008		
<a href="#">402.0202UBB</a>	<a href="#">Planungsprocedere: Trassenanmeldungen</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202A01UBB</a>	<a href="#">Trassenanmeldung Netzfahrplan</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202A02UBB</a>	<a href="#">Trassenanmeldung Gelegenheitsverkehr</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202A03UBB</a>	<a href="#">Trassenanmeldung Baumaschinen/sonstige Nebenfahrzeuge</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
402.0202A04	Trassenanmeldung Bremsstellung der Züge	13.04.2010		
<a href="#">402.0202V01UBB</a>	<a href="#">Anmeldung zum Netzfahrplan</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202V02UBB</a>	<a href="#">Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202V03UBB</a>	<a href="#">Trassenanmeldung für Baumaschinen / sonstige Nebenfahrzeuge</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202V04UBB</a>	<a href="#">Trassenanmeldung für außergewöhnliche Transporte mit Beförderungszusage</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
<a href="#">402.0202V05</a>	<a href="#">Anforderungsprofil für Fahrdynamische Triebfahrzeugdaten</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">überarbeitet</a>	
402.0203	Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	12.04.2011		
402.0203A01	Übergangszeiten im Netzfahrplan	13.04.2010		

## Netzzugangsrelevantes Regelwerk der UBB - Zusammenstellung

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültig ab	Bemerkungen	Datei
402.0204	Planungsprocedere; Planungsprocedere für Gelegenheitsverkehr	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0205	Planungsprocedere; Nutzung der Bahnanlagen unter betrieblichen Sonderbedingungen	15.04.2008		<a href="#">📁</a>
402.0206	Planungsprocedere; Abweichungen von Planungsparametern	15.04.2008		<a href="#">📁</a>
402.0207	Planungsprocedere; Nummerierung der Züge, Zugteilung und Verwendung von Zugnummern	13.04.2010		<a href="#">📁</a>
402.0305	Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A01	Bauzuschlagskarte (Beispiel)	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A02	Musterschreiben (Veranstaltungen)	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A03	Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (Beispiel)	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A04	Übergabeblatt (Beispiel)	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A05	Fahrplananordnung (Beispiel)	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
402.0305A06	Aufgabenverteilung bei der Planung und Durchführung von Schienenersatzverkehr	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
<b>810</b>	<b>Technischer Netzzugang für Fahrzeuge; Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes</b>			
810.0100	Zugangsvoraussetzungen	01.07.2004		<a href="#">📁</a>
810.0100A01	Verzeichnis der Module	01.07.2004		<a href="#">📁</a>
810.0100A02	Komponentenmatrix "Kompatibilität Fahrzeug - Fahrweg"	01.07.2004		<a href="#">📁</a>
810.0100A03	Verfahrensablauf	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
810.0100A04	Abkürzungen und Begriffe	01.07.2004		<a href="#">📁</a>
810.0250	Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV)	01.06.2003		<a href="#">📁</a>
810.0300	Innovative Techniken auf Fahrzeugen	12.04.2011		<a href="#">📁</a>
810.0300A01	Punktförmige Zugbeeinflussung, System 90 -PZB 90-	13.04.2010		<a href="#">📁</a>
810.0300A03	European Train Control System - ETCS	12.04.2011		<a href="#">📁</a>

## Netzzugangsrelevantes Regelwerk der UBB - Zusammenstellung

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültig ab	Bemerkungen	Datei
810.0300A06	Global System for Mobile Communication - Rail, GSM-R - Zugfunk	01.10.2004		
<a href="#">810.0300A16</a>	<a href="#">Global System for Mobile Communication - Rail, GSM-R - Rangierfunk</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
810.0400	Probefahrten, Messfahrten, Überführungsfahrten	18.07.2008		
810.0400A01	Nichtöffentliche Einsatzarten - Überblick	18.07.2008		
810.0400A02	Dokumentation Probefahrt - Hinweise und Inhaltsverzeichnis	18.07.2008		
810.0400A03	Merkblatt Messfahrt	18.07.2008		
810.0400A04	Leistungsaufwand des Abstimmungsverfahrens bei der DB Netz AG	18.07.2008		
<a href="#">810.0501</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Grundlagen</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0501A01</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Raum für die Engstellendokumentation</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0501A99</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Begriffsbestimmungen</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0501V01</a>	<a href="#">Machbarkeitsstudie/Zustimmungsantrag für außergewöhnliche Transporte</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0502</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Sendungen mit Lademaßüberschreitung (Lü-Sendungen)</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0502A01</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Allgemeine Ladungs- und Gleisparameter</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0502A02</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Kombiniertes Verkehr (KV) und Rollende Landstraße (Rola)</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0503</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Übergroße Fahrzeuge</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0504</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Schwerwagen</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<a href="#">810.0505</a>	<a href="#">Außergewöhnliche Transporte - Sonstige Transporte mit technischen oder betrieblichen Besonderheiten</a>	<a href="#">11.04.2012</a>	<a href="#">neu aufgenommen</a>	
<b>931</b>	<b>Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung</b>			
931.0001	Erteilen der Einsatzgenehmigung durch die DB Netz AG	15.04.2008		

## Anlage 2

### Betrieblich – Technisches Regelwerk

Das betrieblich-technische Regelwerk der UBB entspricht dem der DB Netz AG und ist kein Bestandteil der SNB/ NBS UBB.

Das aktuell gültige betrieblich – technische Regelwerk wird kostenfrei im Internet unter

[www.dbnetze.com/regelwerke](http://www.dbnetze.com/regelwerke)

zur Verfügung gestellt.

Bei der UBB zu o. g. Aufstellung abweichend nicht oder zusätzlich gültiges betrieblich-technisches Regelwerk ist unter

<http://www.ubb-online.com/de/bcenter.html>

als Zusammenstellung einzusehen.

### Änderungen im betrieblich-technischen Regelwerk der UBB:

Das betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich halbjährlich zu den Fahrplanwechseln im Juni sowie im Dezember aktualisiert. Weitergehende Informationen zu Aktualisierungen des betrieblich-technischen Regelwerks werden im Internet zur Verfügung gestellt:

[www.dbnetze.com/regelwerkeueberblick](http://www.dbnetze.com/regelwerkeueberblick)

Da ZB nur über die Schienenwege der DB Netz AG auf die Infrastruktur der UBB gelangen, werden diese über anstehende Aktualisierungen des betrieblich-technisch Regelwerks im Rahmen des Änderungsverfahrens durch die DB Netz AG informiert.