



# Benutzungsbedingungen und Allgemeine Geschäftsbedingungen für das Schienen- netz und die Serviceeinrichtungen der **Usedomer Bäderbahn GmbH** (SNB/NBS UBB)

gültig ab: 15.04.2008



# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1 Allgemeines</b>	<b>1</b>
1.1 Einleitung	1
1.2 Geltungsbereich	1
1.2.1 Usedomer Bäderbahn GmbH	1
1.2.2 Strecke auf Polnischem Gebiet	2
1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB/NBS UBB	2
1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum	2
1.5 Ansprechpartner	2
<hr/>	
<b>2 Zugangsbedingungen</b>	<b>3</b>
2.1 Einleitung	3
2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen	3
2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung	3
2.2.2 Grundsatz –INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB	3
2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen	3
2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden	4
2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die Usedomer Bäderbahn GmbH	4
2.3.3 Analoger Zugfunk als Zugangsbedingung	4
2.3.4 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk und Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken	5
2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)	6
2.5 Lauffähigkeit	6
2.6 Gefahrgut	6
<hr/>	
<b>3 Infrastruktur</b>	<b>7</b>
3.1 Einleitung	7
3.2 Infrastrukturbeschreibung	7
3.2.1 Streckennetz	7
3.2.2 Strecke 6772: Züssow DB Grenze - Wolgast Hafen	9
3.2.3 Strecke 6773: Seebad Heringsdorf - Wolgast Hafen	10
3.2.4 Strecke 6774: Zinnowitz - Peenemünde	11
3.2.5	11
3.2.6 Strecke 6778: Velgast DB Grenze - Barth	12
3.2.7 Serviceeinrichtungen	14
3.3 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	14
3.3.1 Gefahrgut	14
3.3.2 Dampflokomotiven	15
3.3.3 Ökologische Restriktionen	15
3.3.4 Brückenrestriktionen	15
3.3.5 Besondere Schienenwege	15
3.3.6 Überlastete Schienenwege	15
3.4 Verfügbarkeit der Infrastruktur	16

## Inhaltsverzeichnis

3.4.1	Streckenöffnungszeiten	16
3.4.2	Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	16
3.4.3	Räumung benutzter Infrastruktur	17
3.5	Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB	17
3.5.1	Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2008	17
3.5.2	Abgabe von Infrastruktur	18

---

### **4 Kapazitätszuweisung** **19**

4.1	Schienenwege	19
4.1.1	Netzfahrplan	19
4.1.2	Gelegenheitsverkehr	26
4.1.3	Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen	28
4.1.4	Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	29
4.1.5	Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte	30
4.2	Serviceeinrichtungen	31
4.2.1	Nutzungsvertrag	31
4.2.2	Entgelt	31
4.3	Anmeldung	31
4.3.1	Inhalt und Form	31
4.3.2	Zeitpunkt	31
4.4	Grundsätze der Vergabe von Serviceeinrichtungen	32
4.4.1		32
4.4.2		32
4.4.3		32
4.4.4		32
4.5	Nutzungsänderungen	33
4.6	Unberechtigte Nutzung von Serviceeinrichtungen	33
4.6.1		33
4.6.2		33
4.7	Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen	34
4.7.1	Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement	34
4.7.2	Zu benachrichtigende Stellen	34
4.7.3	Notfallmanagement	34
4.7.4	Busnotverkehr im Personenverkehr	35
4.7.5	Ansprechpartner	35
4.8	Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur	35
4.9	Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen	35
4.10	Rahmenverträge	35

---

### **5 Leistungen** **37**

5.1	Einleitung	37
5.2	Pflichtleistungen	37
5.3	Zusatzleistungen	37
5.4	Nebenleistungen	39

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>6 Entgeltgrundsätze</b>	<b>40</b>
6.1 Trassenpreissystem	40
6.1.1 Nutzungsabhängige Komponente	41
6.1.2 Leistungsabhängige Komponente	42
6.1.3 Sonstige Entgeltkomponenten	46
6.1.4 Sonstiges	47
6.2 Anlagenpreissystem	48
6.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten	48
6.2.2 Leistungsabhängige Komponenten	49
6.2.3 Anreizsystem	49
6.2.4 Neben- und Verbrauchskosten	50
6.2.5 Öffnungszeiten	50
6.2.6 Zahlungsbedingungen	51
6.2.7 Sonstiges	51
6.3 Zusatzleistungen	51
6.4 Nebenleistungen	52
6.5 Nutzungsentgelt	53
6.5.1 Berechnungsgrundlage	53
6.5.2 Umsatzsteuer	53
6.5.3 Zahlungsbedingungen	54
6.5.4 Ausschluss von Einwendungen	54
6.5.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen	54
<b>7 Sonstige Bestimmungen</b>	<b>56</b>
7.1 Allgemeines	56
7.1.1 Abschluss der Verträge zur Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	56
7.1.2 Umfang der Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	57
7.1.3 Nichtnutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	57
7.1.4 Infrastrukturqualität	57
7.1.5 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	58
7.1.6 Nutzermehrheit	58
7.2 bleibt frei	59
7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen	59
7.3.1 Grundsatz	59
7.3.2 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk	59
7.3.3 Anforderungen an das Personal des EVU	59
7.3.4 Arbeitsschutz	60
7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen	60
7.3.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU	61
7.3.7 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	62
7.3.8 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis	63
7.4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung	63
7.4.1 Betriebsstörungen	63
7.4.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	63
7.4.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	64
7.4.4 Räumung der benutzten Infrastruktur	64

## Inhaltsverzeichnis

7.4.5	Gefahren für die Umwelt	64
7.5	Haftung	65
7.5.1	Grundsatz	65
7.5.2	Unbekannter Schadensverursacher	65
7.5.3	Haftplichtversicherung	65
7.5.4	Verzug	65
7.5.5	Ungerechtfertigte Preisvorteile	66
7.5.6	Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner	66

## Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
ABN	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Usedomer Bäderbahn
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
APS	Anlagenpreissystem
aT	außergewöhnliche Transporte
BAV	Bundesamt für Verkehr
BdS	Betreiber der Schienenwege
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BÜ	Bahnübergang/Bahnübergänge
BZ	Betriebszentrale
Bza	Beförderungszusage
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EIV	Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 96/48/EG)
ESO	Eisenbahn Signalordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
GGVSE	Gefahrgutverordnung Strasse und Eisenbahn
GNT	Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge
Grundsatz-INV	Infrastrukturnutzungsvertrag, der Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail
IBN	Inbetriebnahme / Inbetriebnahmetermin
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Verordnung über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 2001/16/EG)
KoRil	Konzernrichtlinie
KV	Kombinierter Verkehr
LeiDis-NK	Leitsystem zur Netzdisposition Kunde
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Usedomer Bäderbahn GmbH
NFLS	Notfallleitstelle
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsvereinbarung
OSS	One-Stop-Shop
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RIC	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr

## Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RIS	Reisendeninformationssystem
RIV	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr
RNE	RailNetEurope
SFS	Schnellfahrstrecke
SGV	Schienengüterverkehr
Sifa	Sicherheitsfahrerschaltung
SNB/ NBS	Benutzungsbedingungen und Allgemeine Geschäftsbedingungen für das Schienennetz und die Serviceeinrichtungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
Tfz	Triebfahrzeug
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZB	Zugangsberechtigte

# **Verzeichnis der Anlagen**

**Anlage 1:** Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk – Zusammenstellung



# 1 Allgemeines

Diese Benutzungsbedingungen enthalten Allgemeine Geschäftsbedingungen.

## 1.1 Einleitung

Mit den Benutzungsbedingungen (SNB/NBS UBB) veröffentlicht die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) gemäß § 4, 10 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) die für ihr Streckennetz und ihre Serviceeinrichtungen geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit ihren Kunden umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz und die Benutzung der Serviceeinrichtungen der Usedomer Bäderbahn ermöglichen und erleichtern. In den SNB/NBS finden Sie Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für die Nutzung des Schienennetzes und der Serviceeinrichtungen der Usedomer Bäderbahn. Darüber hinaus informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz und den Serviceeinrichtungen.

Für die Nutzung der Personenbahnhöfe der UBB gelten die Allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe (ABP UBB).

Werden in den SNB/NBS UBB die Zeiteinheit „Arbeitstage“ genannt, so bezieht sich dies auf die Tage Montag bis Freitag ausschließlich der gesetzlichen Feiertage.

## 1.2 Geltungsbereich

### 1.2.1 Usedomer Bäderbahn GmbH

Die SNB/NBS UBB gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Anmeldung und Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen sowie sonstiger nutzungsbezogener Leistungen der UBB durch Zugangsberechtigte (ZB) nach § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ergibt. Sie gelten ebenfalls für die Geschäftsbeziehungen der UBB mit Haltern von Eisenbahnfahrzeugen gemäß §§ 31, 32 AEG, soweit diese in gleicher Weise Leistungen in Anspruch nehmen wie EVU/ZB.

Als Trassengleise im Sinne dieser SNB/NBS UBB gelten dabei insbesondere die Gleise der freien Strecke und die Hauptgleise in den Betriebsstellen.

Wegen örtlicher Besonderheiten wenden Sie sich bitte an unsere Ansprechpartner unter folgenden Kontaktdaten:

Geschäftsführer:	Hr. Boße	Tel.: 038378 / 27 10
Prokurist:	Hr. Kohl	Tel.: 038378 / 27 116, 0175 / 265 62 62
Eisenbahnbetriebsleiter:	Hr. Pinske	Tel.: 038378 / 27 115, 0175 / 265 62 70
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter:	Hr. Mißlitz	Tel.: 038378 / 27 1315, 0175 / 265 62 72
	Hr. Burchardt	Tel.: 038378 / 27 123, 0175 / 265 62 10

### 1.2.2 Strecke auf Polnischem Gebiet

Die UBB betreibt voraussichtlich ab 01.01.2008 Eisenbahnstrecken auf dem Gebiet der Republik Polen. Diese SNB/NBS UBB gelten auch für die Eisenbahnstrecken der UBB auf dem Gebiet der Republik Polen, soweit hierfür keine gesonderten Regelungen getroffen werden.

Ein in der Bundesrepublik Deutschland zugelassenes EVU benötigt dazu eine nach EU-Recht ausgestellte Sicherheitsbescheinigung und einen mit der UBB abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag.

### 1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB/NBS UBB

Die SNB/NBS der UBB werden zum 10.12.2007 veröffentlicht und treten am 15.04.2008 vorbehaltlich etwaiger Widersprüche der Bundesnetzagentur in Kraft. Zur Geltungsdauer der Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte beachten Sie bitte den Hinweis unter Ziffer 6.1 Einleitung 3. Absatz.

### 1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum

Die SNB/NBS UBB und Änderungen der SNB/NBS UBB werden via Internet unter der Adresse [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) unter der Rubrik Unternehmen > Business Center (<http://www.ubb-online.com/de/bcenter.html>) veröffentlicht.

Als Zugangsberechtigter können Sie bis zum 29.10.2007 Stellung zu den in den SNB/NBS UBB enthaltenen Bestimmungen nehmen. Ihre Stellungnahme senden Sie bitte per E-Mail an:

[UBBGmbH@t-online.de](mailto:UBBGmbH@t-online.de)

Auf Wunsch sendet Ihnen die (<http://www.ubb-online.com/bcenter.html>) Usedomer Bäderbahn GmbH die SNB/NBS UBB als Druckstück gegen ein Entgelt von 80 € zu. Der Download in pdf-Form ist natürlich kostenfrei.

Herausgeber der SNB/NBS UBB:

Usedomer Bäderbahn GmbH  
Am Bahnhof 1  
17424 Seebad Heringsdorf

### 1.5 Ansprechpartner

Nachfolgend geben wir Ihnen einen Überblick über Ansprechpartner, von denen Sie bei Bedarf gerne weiterführende Informationen erhalten:

Geschäftsführer:	Hr. Boße	Tel.: 038378 / 27 10
Prokurist:	Hr. Kohl	Tel.: 038378 / 27 116, 0175 / 265 62 62
Eisenbahnbetriebsleiter:	Hr. Pinske	Tel.: 038378 / 27 115, 0175 / 265 62 70
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter:	Hr. Mißlitz	Tel.: 038378 / 27 1315, 0175 / 265 62 72
	Hr. Burchardt	Tel.: 038378 / 27 123, 0175 / 265 62 10

Für alle Vertriebsangelegenheiten inkl. der Trassenbearbeitung setzen Sie sich bitte mit dem

Eisenbahnbetriebsleiter Hr. Pinske Tel.: 038378 / 27 115, 0175 / 265 62 70

in Verbindung.

## 2 Zugangsbedingungen

### 2.1 Einleitung

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

### 2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen

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

Das Muster eines Grundsatz-INV ist im Internet unter der Adresse [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) unter der Rubrik Unternehmen > Business Center (<http://www.ubb-online.com/bcenter.html>) veröffentlicht.

#### 2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung

Grundvoraussetzung für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB ist die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt (§ 6 Abs. 1 AEG). Dazu wird – unbeschadet der Regelung für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen nach § 6 Abs. 8 AEG - eine Betriebsgenehmigung verlangt, die nach § 6 Abs. 2 AEG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen ist. Soweit Sie als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen will (§ 31 AEG), die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der Usedomer Bäderbahn GmbH benutzen wollen, bedürfen Sie hierfür einer Sicherheitsbescheinigung (§ 7 a AEG, § 4 ESiV). ZB die ihrerseits keine Genehmigung oder Sicherheitsbescheinigung beantragen können, sind dafür verantwortlich, dass die von ihnen beauftragten EVU über diese Bescheinigung verfügen.

Die Genehmigungen sind zu beantragen:

für Eisenbahnen des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt

für Nichtbundeseigene Eisenbahnen bei den Landesbehörden

Die Genehmigung ist gem. § 6 Abs. 2 AEG an Bedingungen geknüpft, die durch den Antragsteller im Vorfeld erfüllt sein müssen und durch die jeweils zuständigen Behörden geprüft werden. Näheres erfahren Sie unter [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de) oder bei den Ansprechpartnern der Genehmigungsbehörden.

#### 2.2.2 Grundsatz –INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB

Eine weitere rechtliche Zugangsbedingung gemäß § 14 Abs. 6 AEG ist der Abschluss eines Grundsatz-INV auf Grundlage der jeweils gültigen "Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Usedomer Bäderbahn GmbH". Die ABN UBB sind verbindlicher Bestandteil der SNB/NBS UBB und werden in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt.

### 2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen

Die betrieblich-technischen Zugangsbedingungen dienen der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Fahrweg. Das EVU bzw. der Halter muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei im Netz zum Einsatz kommen und insbesondere die Anforderungen gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen. D. h., Fahrzeuge müssen über eine Abnahme nach § 32 EBO bzw. eine Inbetriebnahmegenehmigung nach T EIV verfügen. Die zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt sich nach § 3 Abs. 2 EBO.

### **2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden**

Die Abnahme/Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständige Behörde ist eine öffentlich-rechtliche Voraussetzung für den Fahrzeug-Einsatz im Geltungsbereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Sie ist eine technische Prüfung und dient der behördlichen Feststellung sowie Bestätigung (Abnahmebescheid/Genehmigungsbescheid), dass die betreffenden Fahrzeuge den Bestimmungen der EBO, den anerkannten Regeln der Technik und den gesamten übrigen öffentlich-rechtlichen Regeln, die die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Bereich der Eisenbahnen beschreiben, entsprechen.

Sollte das zum Einsatz vorgesehene Fahrzeug konstruktionsbedingt von den Vorgaben der EBO abweichen (z. B. durch Überschreitung der Fahrzeugbegrenzung), so sind im Zusammenhang mit der Abnahme bei der zuständigen Aufsichtsbehörde Anträge auf Zulassung einer Ausnahme oder Erteilung einer Genehmigung zu stellen. Welche Behörde für den Antrag zuständig ist, regelt § 3 EBO.

Näheres finden Sie unter [www.eisenbahnbundesamt.de](http://www.eisenbahnbundesamt.de)

### **2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die Usedomer Bäderbahn GmbH**

Grundsätzlich bedarf es keiner besonderen Freigabe von Fahrzeugen der EVU/ ZB. Nur wenn ein störungsfreier Fahrzeugeinsatz nicht möglich ist und das EVU/ ZB eine streckenbezogene Freigabe beantragt, wird die Usedomer Bäderbahn GmbH diese erteilen, wenn folgende Kompatibilitätskriterien (aufgrund von Auflagen für die Abnahme/ Inbetriebnahmegenehmigung oder zuvor behördlich geforderter Voraussetzungen) dies zulassen:

1. Lichtraumbedarf - d. h. Überschreitung der zulässigen Fahrzeugbegrenzung; kann auch beim Halt durch ausklappende / ausfahrende Stufen und aufschwingende Türen gegeben sein.
2. Fahrwegbeanspruchung - d. h. erhöhte Verschleißwirkung oder ungünstige Lasteinwirkung (Lastverteilung) auf Fahrbahn wie auch Ingenieurbauwerke.
3. Elektromagnetische Verträglichkeit - d. h. Störfeldwirkung des Fahrzeugs und Fehlmeldung bei Gleisschaltmitteln und Gleisfreimeldeeinrichtungen.
4. Ausrüstung - d. h. Kompatibilität der netz-/fahrzeugseitigen Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen in ihrer Wirkung wie auch Anordnung am Fahrzeug.
5. Energieversorgungseinrichtung - d. h. Zusammenwirken Fahrzeug / Stromabnehmer / Oberleitung.

Mit der streckenbezogenen Freigabe werden die Anforderungen und Einsatzbedingungen im Interesse eines sicheren sowie störungs- und fehlerfreien Einsatzes des Fahrzeuges zwischen EVU/ Halter des Fahrzeuges und der Usedomer Bäderbahn GmbH vereinbart. Sie wird je nach Einsatzbereich für einzelne Relationen, Teilnetze oder für das gesamte Streckennetz der Usedomer Bäderbahn GmbH erteilt.

### **2.3.3 Analoger Zugfunk als Zugangsbedingung**

Analoger Zugfunk ist bei der Usedomer Bäderbahn GmbH Netzzugangskriterium.

### **2.3.4 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk und Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken**

#### **Hinweise und Erläuterungen zur Zusammenstellung**

Die UBB hat eine Zusammenstellung des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks erstellt (siehe hierzu Anlage 1). Das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich nur noch einmal jährlich aktualisiert. Sicherheitsrelevante Regelungen werden auch weiterhin fortlaufend aktualisiert, soweit sie, z.B. aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts insbesondere in Form von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichtsbehörde erforderlich werden. Neben dem in der Zusammenstellung genannten Regelwerk gelten die einschlägigen Gesetze und Rechtsverordnungen.

Der erstmalige Zugang zu dem für das EVU/ZB jeweils netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerk ist Bestandteil der Pflichtleistungen der UBB. Zusätzlich können auf Verlangen die Unterlagen für das EVU/ZB zusammen mit einem gedrucktem Exemplar der SNB/NBS gegen Erstattung der Aufwendungen in Höhe von 80 € zur Verfügung gestellt werden. Für weitere Zusendungen werden gesonderte Entgelte erhoben.

Gedruckte Exemplare der Richtlinien erhalten Sie bei:

DB Services Technische Dienste GmbH  
Geschäftsbereich Kommunikationstechnik  
Druck und Informationslogistik – Logistikcenter  
Kriegstraße 136  
76133 Karlsruhe

Tel.: 0721 938 5965  
Fax: 0721 938 5509  
Email: [dzd-bestellservice@bahn.de](mailto:dzd-bestellservice@bahn.de)

An vorgenannter Stelle besteht auch die Möglichkeit, aktuelle Bezugspreise für Druckexemplare abzufragen sowie sich in den Verteiler der Regelwerke aufnehmen zu lassen. Durch die Aufnahme in diesen Verteiler ist sichergestellt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne besondere Anforderung die ggf. erscheinenden Berichtungen/Bekanntgaben zu den Regelwerken erhalten.

#### **Gewährleistung der Sicherheit und Einheitlichkeit im Eisenbahnbetrieb**

Die Anwendung und Beachtung der aufgeführten Regelwerke durch die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur der Usedomer Bäderbahn GmbH gewährleistet die Sicherheit und Einheitlichkeit sowie die zuverlässige Handhabung der Betriebsverfahren. Die in der Zusammenstellung aufgeführten Regelwerke sind anzuwenden, wenn die entsprechenden Aufgaben/Tätigkeiten durchgeführt werden und wenn der Einsatzort oder die Arbeitsverfahren dies erfordern. Gleiches gilt für die in den Regelwerken aufgeführten Anhänge, Vordrucke und Zusätze.

### 2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in der Größe oder den technischen Eigenschaften nicht den Vorgaben der EBO entsprechen, ist eine Beförderungszusage (Bza) erforderlich. Die Bza enthält alle Eigenschaften des Transports und die zu seiner Durchführung notwendigen betrieblichen Bedingungen. Für die Trassenanmeldung eines außergewöhnlichen Transports in unserer Fahrplanabteilung ist die vorherige Beantragung einer Bza unerlässlich. Näheres hierzu finden Sie in Ziffer 4.1.4 „Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte“.

#### Abweichungen von der EBO

Nach den §§ 3 und 22 der EBO ist für alle Fahrzeuge, die in irgendeiner Art von den Bestimmungen der EBO abweichen, eine Zulassung oder Genehmigung des BMVBS oder des EBA erforderlich. Die jeweilige Zuständigkeit ist in den genannten Paragraphen aufgeführt. Um eine solche Ausnahmegenehmigung zu erlangen, benötigen Sie die spezifischen Fahrzeugdaten und eine Einschränkungsberechnung (welche entweder vom Fahrzeughersteller oder vom Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zu erstellen ist).

### 2.5 Lauffähigkeit

Mit einer Lauffähigkeitsbescheinigung bestätigt der Kunde der Usedomer Bäderbahn GmbH, dass ein defektes Fahrzeug unter den in der Lauffähigkeitsbescheinigung genannten Bedingungen betrieblich sicher gefahren werden kann. Eine Lauffähigkeitsbescheinigung muss von einem geprüften und zugelassenen Fahrzeugtechniker ausgestellt werden.

Lauffähigkeitsbescheinigungen müssen u. a. Aussagen enthalten:

zum betriebssicheren Zustand der Aufbauten (bei Überschreitung der Umrissprofile ist eine Bza erforderlich),

zum Zustand des Laufwerks und der daraus resultierenden zulässigen Geschwindigkeiten,

zum Zustand der Zug- und Stoßeinrichtungen,

zum Zustand der Bremse (wirksam/ nicht wirksam).

### 2.6 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die Gefahrgutverordnung Strasse und Eisenbahn (GGVSE) - geregelt.

Bei der Anmeldung von Transporten mit Gefahrgut beachten Sie bitte Ziffer 4.1.5 und bei der Zurverfügungstellung betrieblicher Informationen zu einzelnen Zugfahrten Ziffer 7.3.5.2.

In Einzelfällen bestehen verkehrlich-betriebliche Einschränkungen (vergleiche Ziffer 3.3).

## **3 Infrastruktur**

### **3.1 Einleitung**

In diesem Kapitel finden Sie eine Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der UBB.

- a) Die Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexes, historisch gewachsenes System, das vielfältigen äußeren Einflüssen ausgesetzt ist. Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind permanent notwendig.
- b) Änderungen des vereinbarten Leistungsumfanges finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange der EVU/ZB statt. Die UBB wird den für eine laufende Netzfahrplanperiode vereinbarten Leistungsumfang innerhalb dieses Zeitraums nur verändern, wenn bei Vertragsabschluss Maßnahmen objektiv nicht absehbar waren und wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

### **3.2 Infrastrukturbeschreibung**

#### **3.2.1 Streckennetz**

Das Streckennetz der UBB untergliedert nach den einzelnen Strecken, die nachfolgend erläutert werden.

Strecke 6768: Świnoujście Centrum<sup>1</sup> - Ahlbeck Grenze - Seebad Heringsdorf

<b>Świnoujście Centrum<sup>1</sup> - Ahlbeck Grenze - Seebad Heringsdorf</b>	
Streckennummer	6768
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	nutzbar B1 18 5
Anzahl der Streckengleise	eingleisig
Trassenlänge [km]	5,7
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [%]	3
Lichtraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	120
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
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

<sup>1</sup> Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Świnoujście Centrum - Ahlbeck Grenze voraussichtlich zum 01.01.2008.

<sup>2</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2012.

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

Züssow DB Grenze – Wolgast Hafen	
Streckenummer	6772
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	D4 22,5 8
Anzahl der Streckengleise	eingleisig
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>3</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>3</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2012.

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

Seebad Heringsdorf – Wolgast Hafen	
Streckennummer	6773
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	nutzbar B1 18 5
Anzahl der Streckengleise	ingleisig
Trassenlänge [km]	35,6
Traktionsart	nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung [%]	16
Lichtraumprofil	G1
maximale Zuglänge [m]	300
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 (1/2 Stundentakt)

<sup>4</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2012.

### 3.2.4 Strecke 6774: Zinnowitz - Peenemünde

Zinnowitz – Peenemünde	
Streckenummer	6774
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	nutzbar B1 18 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>5</sup>
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	nicht durchgehend geöffnet
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	stark belastete Strecke (1 Stundentakt)

### 3.2.5

<sup>5</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2012.

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

Velgast DB Grenze – Barth	
Streckennummer	6778
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	D4 22,5 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>6</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>6</sup> Die Ausrüstung der Gesamtstrecke mit PZB 90 erfolgt sukzessive bis Ende 2012.

**Streckenklassen**

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

Streckenklasse	Radsatzlast	Gewicht je Längeneinheit	a Radsatzabstand [m] b Abstand des Endradsatzes zum nächstgelegenen Pufferende [m] c Abstand der beiden inneren Radsätze[m]
<b>D 4</b> <sup>1)</sup>	22,5 t	8,0 t/m	
<b>D 3</b>	22,5 t	7,2 t/m	
<b>D 2</b>	22,5 t	6,4 t/m	
<b>CM 4</b> <sup>2)</sup>	21 t	8,0 t/m	
<b>CM 3</b> <sup>2)</sup>	21 t	7,2 t/m	
<b>CM 2</b> <sup>2)</sup>	21 t	6,4 t/m	
<b>CE</b> <sup>2)</sup>	20 t	8,0 t/m	
<b>C 4</b>	20 t	8,0 t/m	
<b>C 3</b>	20 t	7,2 t/m	
<b>C 2</b>	20 t	6,4 t/m	
<b>B 2</b>	18 t	6,4 t/m	
<b>B 1</b>	18 t	5,0 t/m	
<b>A</b>	16 t	5,0 t/m	

- 1) Die Streckenklasse D4 deckt bei der DB AG die Streckenklasse CE mit ab.
- 2) DB-spezifische Streckenklasse

## 3.2.7 Serviceeinrichtungen

Die UBB betreibt Serviceeinrichtungen gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 1, 3, 6, 7 AEG. Dabei handelt es sich um Abstellgleise, eine Tankstelle in Seebad Heringsdorf, eine Werkstatt in Seebad Heringsdorf und eine Lade- stelle in Wolgast.

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)

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.

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.

## 3.3 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung der Schieneninfrastruktur ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die eine Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

Gefahrgut

Dampflokomotiven

ökologische Restriktionen

Brückenrestriktionen

### 3.3.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die Gefahrgutverordnung Strasse und Eisenbahn (GGVSE) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen.

Diese können u. a. sein:

Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen,

Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen,

Ausschluss von Laufwegen.

Zur Zeit findet auf der Infrastruktur kein Transport von Gefahrgut statt. Vor dem erstmaligen Transport von Gefahrgut müssen durch die Usedomer Bäderbahn GmbH die entsprechenden Voraussetzungen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen geschaffen werden.

### 3.3.2 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.

### 3.3.3 Ökologische Restriktionen

Grundsätzlich unterliegt der Eisenbahnverkehr auch Restriktionen, die sich aus umweltgesetzlichen Bestimmungen ergeben. Beispielsweise spielen bei der Trassierung oder bei der Festlegung der Strecken höchstgeschwindigkeit Aspekte des Wasser- und Naturschutzes (z. B. des Artenschutzes) eine Rolle. Diese und ähnliche Restriktionen haben jedoch vorwiegend planerische Bedeutung oder wirken sich auf die Instandhaltung der Strecken aus, weil in bestimmten Abschnitten aus Lärmschutzgründen die Gleise häufiger geschliffen oder vor der Durchführung Genehmigungen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden müssen.

### 3.3.4 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 Usedomer Bäderbahn GmbH bestehen, entnehmen Sie bitte der nachfolgenden Übersicht.

Einschränkungen in den Brückenöffnungszeiten ergeben sich überall dort, wo sich Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrswege kreuzen und die Durchfahrthöhe der Brücke für bestimmte Schiffsverkehre nicht ausreicht. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnbrücken zu bestimmten Zeiten für den Schiffsverkehr geöffnet. Während dieser Zeiten ist ein Eisenbahnverkehr nicht möglich.

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

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

### 3.3.5 Besondere Schienenwege

Die UBB hat keine Besonderen Schienenwege ausgewiesen.

### 3.3.6 Überlastete Schienenwege

Die UBB hat keine Schienenwege für überlastet erklärt.

## 3.4 Verfügbarkeit der Infrastruktur

### 3.4.1 Streckenöffnungszeiten

Die Streckenöffnungszeiten sind netzfahrplanabhängig und werden für jede Netzfahrplanperiode gesondert festgelegt. Die aktuell gültigen Streckenöffnungszeiten können bei

Herr Pinske, Eisenbahnbetriebsleiter, Tel: 038378 / 27 115

erfragt werden.

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der UBB Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden (siehe Ziffer 5.3 (d)). Für diese Verkehre könnte dann evtl. eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Besetzung der örtlichen Betriebsstellen erforderlich werden.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die durch die UBB zu vertreten ist, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen je nach angefangener Mitarbeiterstunde fällig.

Die Frage des Vertretenmüssens richtet sich nach Ziffer 6.1.2 (Leistungsabhängige Komponenten).

Steht die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z.B. Bauarbeiten) für einen vorher festgelegten Zeitraum nicht zur Verfügung wird Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt. Als SEV gilt der Einsatz von Bussen o.ä. während der Dauer der Maßnahme bis zur Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur. Die Entgeltregelungen im Falle von Schienenersatzverkehr sind in Ziffer 6.1.3.4 festgelegt.

Schienenersatzverkehr im Sinne der SNB/NBS UBB ist zu unterscheiden von Busnotverkehr. Zur Definition von Busnotverkehr siehe Ziffer 4.7.4.

### 3.4.2 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Zwingende Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach Maßgabe der Ziffer 3.1 sowie der folgenden Bestimmungen zulässig:

#### 3.4.2.1

Die UBB ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

#### 3.4.2.2

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 4.1.1.5 festgelegten Frist mit den EVU/ ZB einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

#### 3.4.2.3

Die Durchführung von planbaren Maßnahmen ist im Rahmen des für die Baubetriebsplanung und baubetrieblichen Zugregelung (gemäß Richtlinie 0402.0305) 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.

#### **3.4.2.4**

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 7.1.4.

#### **3.4.2.5**

Planung, Organisation und Durchführung etwa erforderlicher Schienenersatzverkehre obliegt dem EVU/ ZB. Nutzungsentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (siehe hierzu auch Ziffer 3.4 und Ziffer 6.1.3.4).

#### **3.4.2.6**

Die UBB informiert rechtzeitig die EVU/ ZB über geplante 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.

### **3.4.3 Räumung benutzter Infrastruktur**

Im Falle einer von einem EVU/ ZB zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z.B. Lokschaaden trifft die UBB alle im jeweiligen Einzelfall erforderliche Maßnahmen (gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 EIBV). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen EVU/ ZB abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist dieses nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen EVU/ ZB zu unzumutbaren Auswirkungen, z.B. durch eine teilweise oder vollständige Streckensperrung führen würde, räumt die UBB selbst die Infrastruktur bzw. lässt die Räumung auf Kosten des EVU/ ZB durchführen. Ziffer 7.3.8 gilt entsprechend.

#### **3.4.3.1**

Jedes EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der UBB auf deren Antrag entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 2 EIBV Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokschaaden durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik - z. B. Hilfszug).

Das EVU kann von der UBB die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen.

## **3.5 Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB**

Nachfolgend haben wir für Sie bedeutende Infrastrukturaabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen zusammengestellt, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in den Fahrplanperioden 2007/2008 in Betrieb gehen werden:

### **3.5.1 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2008**

## INFRASTRUKTUR

Projekt/Strecke/Abschnitt	Beschreibung/Projektumfang	Inbetriebnahme
Świnoujście Centrum - Ahlbeck Grenze	Bau der Strecke Ahlbeck Grenze - Świnoujście	vsl. 01.01.2008

### 3.5.2 Abgabe von Infrastruktur

Die UBB hat keine Infrastruktur zur Abgabe ausgewiesen.

## 4 Kapazitätszuweisung

### 4.1 Schienenwege

Auf dem Schienennetz der UBB verkehren täglich rund 150 Züge. Für alle diese Züge konstruiert die UBB Fahrplantrassen und erstellt die zugehörigen Fahrplandaten.

Aus der Komplexität der Aufgabe resultiert, dass für die Fahrplanerstellung Vorlaufzeiten benötigt werden. Von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der UBB sind daher gesetzliche Fristen (gem. EIBV) sowie die ansonsten geltenden Fristen für die Trassenanmeldung zu beachten.

Die UBB konstruiert Trassen auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine hochwertige, den Ansprüchen der Kunden genügende Trasse zu konstruieren, bedarf es detaillierter Angaben wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden. Dazu ist es zwingend notwendig, dass Sie bereits bei Ihren Planungen und den daraus folgenden Trassenanmeldungen alle im netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerk dargestellten, der Qualitätssicherung dienenden Planungsparameter beachten.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben, die bei der Konstruktion von Fahrplänen von Reisezug- und Güterzugtrassen einerseits sowie bei einer i. d. R. kurzfristigen Konstruktion für Gelegenheitsverkehre andererseits notwendig sind, benötigen Sie unterschiedliche Anmeldeformulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Die für Ihre Trassenanmeldung erforderlichen Formulare erhalten Sie auf Anfrage von:

Herr Pinske, Eisenbahnbetriebsleiter, Tel: 038378 / 27 115

Für die Trassenanmeldung und Trassenkonstruktion sind ausschließlich die nachfolgenden Bestimmungen maßgeblich.

#### 4.1.1 Netzfahrplan

Die Regelungen und Prozesse für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan sind von der Trassenanmeldung bis zur Angebotsannahme in Ziffer 4.1.1.1 bis Ziffer 4.1.1.11 verbindlich dargestellt.

##### 4.1.1.1 Allgemeines

Die Nutzung von Zugtrassen setzt deren Anmeldung durch das EVU/ den ZB nach Maßgaben dieses Abschnitts voraus.

Bis zum Eintritt des EVU in den Grundsatz-INV und den Einzelnutzungsvertrag gemäß Ziffer 7.1 gibt der ZB als Vertragspartner alle erforderlichen Erklärungen hinsichtlich der Trassenanmeldung ab, insbesondere zu den in den Ziffern 4.1.1.2, 4.1.1.3 und 4.1.1.4 geregelten Fragen. An diese Erklärungen ist das EVU nach Eintritt in die genannten Verträge gebunden. Nach Anzeige des Eintritts des EVU in die Verträge sind nur noch dessen Erklärungen verbindlich.

Wird das EVU entsprechend der Verpflichtung des ZB nach § 6 Abs. 1 Satz 2 EIBV bereits mit der Anmeldung benannt, gelten die Erklärungen des EVU vom Zeitpunkt der Anmeldung an als verbindlich. Die Geltung der Ziffern 4.1.1.2 bis 4.1.1.4 für den ZB bleibt hiervon unberührt.

##### 4.1.1.2 Inhalt, Form

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen zum Anmeldetermin (Ziffer 4.1.1.5) schriftlich, elektronisch oder als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars vorliegen und mindestens enthalten:

### 4.1.1.2.1

die zur Trassenkonstruktion (Ziffer 4.1.1.6) erforderlichen betrieblich-technischen Angaben,

### 4.1.1.2.2

Angabe der Nutzungsdauer,

### 4.1.1.2.3

Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten (Ziffer 4.1.1.7) abzugeben,

### 4.1.1.2.4

Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe Liste der Entgelte von Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung).

### 4.1.1.3 Fehlende oder untaugliche Angaben

Fehlende Angaben fordert die Usedomer Bäderbahn GmbH bei den vom anmeldenden EVU/ ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Nach Ablauf der Anmeldefrist (Ziffer 4.1.1.5) sind diese Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen - nach Anforderung - zu übermitteln. Übermitteln die EVU/ ZB die Angaben nach Ablauf dieser Frist, behandelt die Usedomer Bäderbahn GmbH die Anmeldung als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans (Ziffer 4.1.2).

Wenn Angaben untauglich zur Trassenbearbeitung sind, z. B. wegen darin enthaltender Widersprüche, wird entsprechend verfahren.

### 4.1.1.4 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 4.1.1.11 die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanmeldung und wird von der Usedomer Bäderbahn GmbH als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (Ziffer 4.1.2). Somit geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf das EVU/ den ZB über. Die Usedomer Bäderbahn GmbH ist berechtigt, vom EVU/ ZB 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.

### 4.1.1.5 Anmeldefrist/ Fahrplanwechsel

#### 4.1.1.5.1

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. Anmeldungen (Ziffer 4.1.1) müssen jeweils spätestens bis zu diesem zweiten Montag im April bei der Usedomer Bäderbahn GmbH eingegangen sein.

## **4.1.1.5.2**

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen (Ziffer 4.1.1.5.1) werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.1.2) behandelt.

## **4.1.1.5.3**

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

## **4.1.1.5.4**

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

## **4.1.1.6 Trassenbearbeitung**

### **4.1.1.6.1 Trassenkonstruktion**

Die UBB konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks (Ziffer 7.3.2).

### **4.1.1.6.2 Trassenkoordination**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH 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 das Koordinierungsverfahren nach Ziffer 4.1.1.7 eingeleitet.

## **4.1.1.7 Koordinierungsverfahren**

### **4.1.1.7.1**

Ist die Trassenbearbeitung nach Ziffer 4.1.1.6.2 nicht konfliktfrei möglich, hat die Usedomer Bäderbahn GmbH durch Verhandlungen (in der Regel telefonisch) mit den EVU/ ZB oder deren beauftragte Personen auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Werden solche gefunden, sind diese unverzüglich durch die Usedomer Bäderbahn GmbH zu dokumentieren.

## 4.1.1.7.2

Wird bei den Koordinierungsgesprächen keine Lösung gefunden, werden die Beteiligten von der Usedomer Bäderbahn GmbH schriftlich aufgefordert, für die Konfliktlösung erweiterte Spielräume, Alternativen und Zwangspunkte 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.

## 4.1.1.7.3

Ändert ein EVU/ ZB seine Trassenanmeldung, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, finden Ziffer 4.1.1.3, Satz 3 sowie Ziffer 4.1.1.4, Satz 4 keine Anwendung.

## 4.1.1.8 Entscheidungsverfahren

### 4.1.1.8.1 Einleitung des Entscheidungsverfahrens

Führt das Koordinierungsverfahren (Ziffer 4.1.1.7) unter Beachtung der in Ziffer 4.1.1.7.2 genannten Fristen zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Entscheidungsverfahren durchgeführt.

### 4.1.1.8.2 Vorrangregeln

Im Entscheidungsverfahren (Ziffer 4.1.1.8) 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:

- a) grenzüberschreitende Zugtrassen
- b) vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- c) Zugtrassen für Güterverkehr.

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

Im Fall von Konflikten, bei denen die streitigen Trassen jeweils derselben vorgenannten Kategorie zuzuordnen sind (gleichrangige Anmeldung) wird eine Entscheidung nach Ziffer 4.1.1.8.3 vorgenommen.

### 4.1.1.8.3 Regelentgeltverfahren

Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Anmeldungen nach Ziffer 4.1.1.8.2 hat die Usedomer Bäderbahn GmbH die Entgelte für die streitigen Trassen gegenüberzustellen und gemäß § 9 Abs. 5 EIBV jener Trasse, für welche das höhere Entgelt zu erzielen ist, den Vorrang einzuräumen.

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

### 4.1.1.9 Höchstpreisverfahren

Führt die Entgeltregelung (Ziffer 4.1.1.8.3) nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die Usedomer Bäderbahn GmbH 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 ist unverzüglich zu dokumentieren und vom EVU/ ZB sowie der Usedomer Bäderbahn GmbH gegenzuzeichnen. Hierbei handelt es sich um ein Vertragsangebot im Sinne von § 11 Abs. 1 EIBV.

Die Zahlungsbedingungen für das Entgelt richten sich nach Ziffer 6.5.3. Hinsichtlich der eventuellen Nichtnutzung der vertragsgegenständlichen Trasse kommt Ziffer 7.1.3 zur Anwendung.

#### **4.1.1.10 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf. Dieser wird innerhalb der in Ziffer 4.1.1.11.3 b) der SNB/ NBS UBB benannten Frist veröffentlicht.

##### **4.1.1.10.1 Beabsichtigte Trassenangebote**

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übergibt die Usedomer Bäderbahn GmbH den EVU/ ZB eine tabellarische Darstellung des beabsichtigten Trassenangebots, das alle aus der Trassenanmeldung enthaltenen Angaben gem. Ziffer 4.1.1.2 enthält, zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen oder teilt die beabsichtigte Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe mit.

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

##### **4.1.1.10.2 Berechtigte Beanstandungen**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH prüft die gem. Ziffer 4.1.1.10.1, Satz 2 eingegangenen Beanstandungen auf das Vorbringen und tatsächliche Vorliegen berechtigter Beanstandungen.

Berechtigte Beanstandungen sind:

Beanstandungen, die sich nur auf beabsichtigte Trassenangebote für den/ für das jeweilige EVU/ ZB beziehen,

Fälle, in denen die Usedomer Bäderbahn GmbH gem. Ziffer 4.1.1 eine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt hat,

Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Trassenangebote,

- die nicht nach der Ziffer 4.1.1.6 bearbeitet wurden,
- die nicht nach Ziffer 4.1.1.7 zu einer einvernehmlichen Lösung geführt haben und für die kein Verfahren nach Ziffer 4.1.1.8 durchgeführt wurde.

Fälle, in denen die Regeln der Ziffern 4.1.1.8 und 4.1.1.9 nicht eingehalten wurden.

Fehler, die aufgrund von Problemen in der Datenübermittlung entstanden sind, müssen unverzüglich beseitigt werden und gelten nicht als berechtigte Beanstandungen.

Berechtigten Beanstandungen muss innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Ablauf der in Ziffer 4.1.1.10.1, Satz 2 genannten Frist Rechnung getragen werden.

### 4.1.1.11 Endgültiger Netzfahrplanentwurf/ Vertragsabschluss

#### 4.1.1.11.1

Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen (Ziffer 4.1.1.10.2) Rechnung zu tragen ist.

#### 4.1.1.11.2

Auf der Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt die Usedomer Bäderbahn GmbH unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung (Ziffer 7.1.1.2) oder teilt die Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe dem EVU/ ZB mit.

#### 4.1.1.11.3

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 7.1.1.2 a)). Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Gegebenenfalls ist eine erneute Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.1.2) erforderlich.

#### a) Stellungnahme zum künftigen Netzfahrplan

Die Usedomer Bäderbahn GmbH 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).

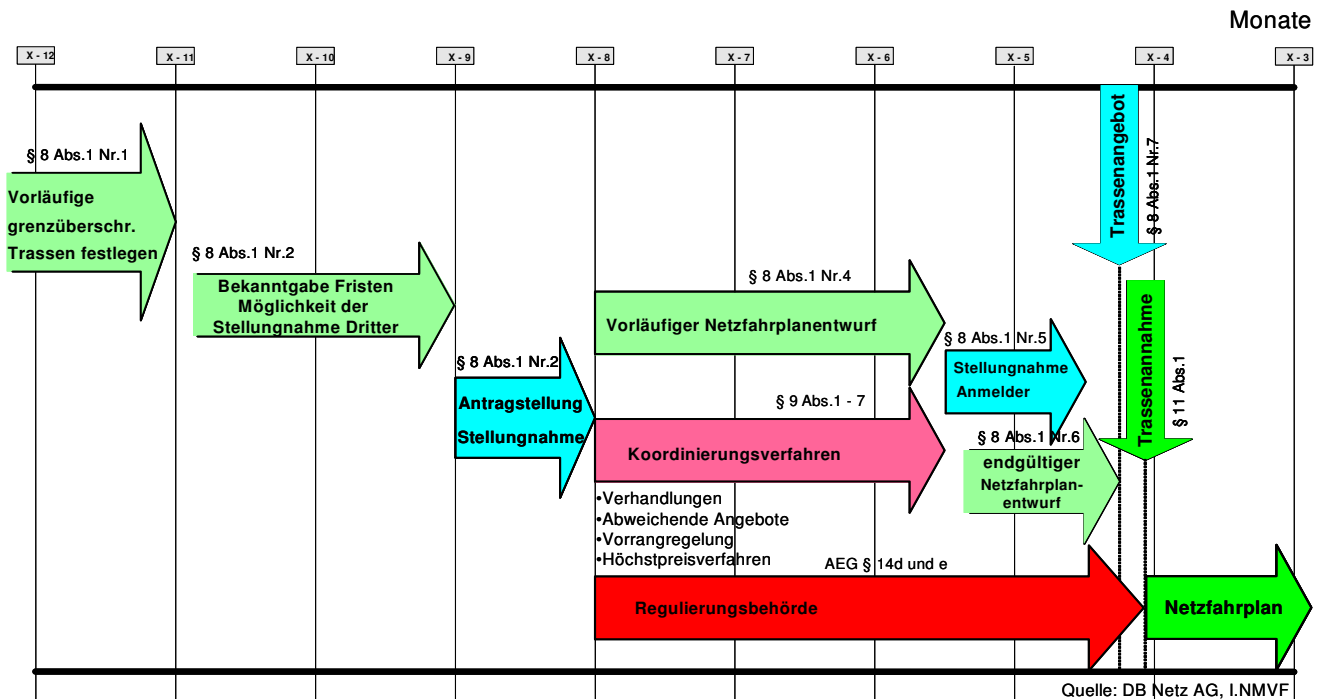
Die Zusendung des künftigen Netzfahrplanes zur Stellungnahme erfolgt innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Antragstellung bei der UBB. Die Antragstellung hat per E-Mail an

[UBBGmbH@t-online.de](mailto:UBBGmbH@t-online.de)

zu erfolgen.

## b) Übersicht über die Fristen im Zuweisungsverfahren nach § 8 EIBV

Nachfolgendes Schaubild gibt einen Überblick über die Fristen. „X“ bezeichnet hierbei den Beginn der Fahrplanperiode (Ziffer 4.1.1.5.3).



## 4.1.2 Gelegenheitsverkehr

### 4.1.2.1 Allgemeines

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gemäß § 14 EIBV handelt es sich um:

- a) Anmeldungen außerhalb des Netzfahrplans bzw. außerhalb der Fristen des Netzfahrplans,
- b) Änderungsanmeldungen zu Trassen des Netzfahrplans (Ziffer 4.1.1.4, Satz 3),
- c) Änderungsanmeldungen zu Trassen des Gelegenheitsverkehrs.

Änderungsanmeldungen beinhalten die gleichzeitige Rücknahme der Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Bei Änderungsanmeldungen zur Verkürzung oder Verlängerung von Verkehrstagen bzw. Laufwegen bleiben die nicht von der Änderung betroffenen Verkehrstage bzw. Teile des Laufwegs unberührt.

### 4.1.2.2 Inhalt, Form

Für Inhalt und Form der Anmeldungen von Zugtrassen des Gelegenheitsverkehrs gilt Ziffer 4.1.1.2 entsprechend.

### 4.1.2.3 Fehlende oder untaugliche Angaben

Fehlende oder untaugliche Angaben (Ziffer 4.1.1.3) fordert die Usedomer Bäderbahn GmbH bei dem EVU/ dem ZB unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.5 richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der Usedomer Bäderbahn GmbH vorliegen. Werden die Angaben nicht übermittelt, kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden. Ziffer 4.1.2.5.3 gilt entsprechend.

### 4.1.2.4 Änderung von Anmeldungen

Änderungsanmeldungen modifizieren die ursprüngliche Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Die Wirksamkeit des bestehenden Einzel-INV bleibt unberührt. Ändert das EVU/ der ZB eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.3 von neuem zu laufen.

Ziffer 4.1.2.3 letzter Satz gilt entsprechend.

### 4.1.2.5 Bearbeitung von Trassen im Gelegenheitsverkehr

#### 4.1.2.5.1 Anmeldung von Trassen im Gelegenheitsverkehr

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

Abweichend hiervon wird bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen (Ziffer 4.1.2.1) unverzüglich ein Trassenangebot abgegeben, spätestens jedoch nach 48 Stunden nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB beträgt maximal 24 Stunden. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die Usedomer Bäderbahn GmbH an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die Usedomer Bäderbahn GmbH) innerhalb einer Stunde.

Abweichend davon beträgt die Bearbeitungsfrist auch für kurzfristige Anmeldungen, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen (§ 14 Abs. 2 Satz 2 EIBV, Ziffer 4.1.2.5.2) vier Wochen nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB beträgt einen Arbeitstag. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die Usedomer Bäderbahn GmbH an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die Usedomer Bäderbahn GmbH) innerhalb von fünf Arbeitstagen.

## 4.1.2.5.2 Besonders aufwändige Bearbeitung

In folgenden Fällen liegt eine besonders aufwändige Trassenbearbeitung gemäß § 14 Abs. 2 Satz 2 EIBV bei der Usedomer Bäderbahn GmbH vor:

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

## 4.1.2.5.3 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Die Usedomer Bäderbahn GmbH wird alle Anstrengungen unternehmen, auch nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen unverzüglich zu bearbeiten.

Hinsichtlich des durch die nicht fristgerechte Anmeldung der Usedomer Bäderbahn GmbH entstandenen Aufwands gilt Ziffer 4.1.1.4 letzter Satz entsprechend.

## 4.1.2.6 Trassenbearbeitung

Die Usedomer Bäderbahn GmbH konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks (Ziffer 7.3.2).

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

Lässt die vorhandene Restkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, sind erhebliche Abweichungen zu den Vorgaben aus der Anmeldung mit dem EVU/ ZB abzustimmen. Erhebliche Abweichungen bei der Konstruktion sind danach

bei Reisezügen eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als einer Stunde,

bei Reisezügen ein anderer Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der angemeldete Verkehrshalte nicht zulässt,

bei Güterzügen und sonstigen Fahrten eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als zwei Stunden.

Bei Anmeldung für kurzfristig zuzuweisende Zugtrassen ist bei Abweichungen eine Abstimmung mit den EVU/ ZB nicht möglich.

## 4.1.2.7 Angebot

### 4.1.2.7.1

Bei fristgerechten Anmeldungen nach Ziffer 4.1.2.5.1 erhält das EVU/ der ZB das Trassenangebot (Ziffer 7.1.1.2 b)) von der Usedomer Bäderbahn GmbH unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.5.1 mit der Übermittlung der Fahrplandaten. Kann eine Anmeldung im Rahmen der Restkapazität der Infrastruktur nicht umgesetzt werden oder stimmt das EVU/ der ZB erheblichen Abweichungen nach Ziffer 4.1.2.6 nicht zu, ist dies entsprechend mit Begründung mitzuteilen. Ein Einzelnutzungsvertrag nach Ziffer 7.1.1.2 b) kommt damit nicht zu Stande.

### 4.1.2.7.2

Bei Anmeldungen von Trassen, deren Laufweg sich auf mehr als ein Infrastrukturunternehmen bezieht erhält das anmeldende EVU nur das Trassenangebot für den Laufweg, der auf der Infrastruktur der Usedomer Bäderbahn erfolgt. Dieses Angebot gilt als Angebot im Sinne von Ziffer 4.1.2.7.1.

## 4.1.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans

Bei Anmeldungen zum Netzfahrplan, die nach Ziffer 4.1.2.1 b) als nicht fristgerecht und somit als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt werden, erhält das EVU/ der ZB frühestens vier Wochen nach Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplans, auf welchen sich die Anmeldung ursprünglich bezog, ein Angebot oder eine Ablehnung.

## 4.1.2.9 Vorbehaltsregelung wegen Baumaßnahmen

bleibt frei

## 4.1.2.10 Annahme des Angebots

### 4.1.2.10.1

Die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach Ziffer 4.1.2.5.1 Satz 2 zu erfolgen.

### 4.1.2.10.2

Das EVU/ der ZB kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem EVU/ ZB zuzuging und das EVU/ der ZB nicht unverzüglich widerspricht.

Im Falle einer Anmeldung für kurzfristige Zuweisung gilt der Verzicht auf eine schriftliche Annahme des Angebots als konkludent erklärt, es sei denn, das EVU/ der ZB widerspricht diesem Verzicht ausdrücklich.

### 4.1.2.10.3

Bei nicht fristgerechten Anmeldungen gilt im Fall ihrer eventuell noch möglichen Bearbeitung (auf welche kein Rechtsanspruch besteht) das Angebot auch als angenommen, wenn das EVU/ der ZB nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Trasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot gilt ebenfalls als angenommen, wenn das EVU/ der ZB bereits nach Zugang eines Teilangebots nach Ziffer 4.1.2.7 beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen.

## 4.1.3 Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen

### 4.1.3.1 Beteiligung mehrerer BdS bei der Zuweisung von Zugtrassen

Meldet ein Zugangsberechtigter Zugtrassen bei der UBB an, die die Schienwege mehrerer Betreiber der Schienwege (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.

## **4.1.4 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte**

### **4.1.4.1 Vorbereitung von Trassenanmeldungen**

Bei der Bearbeitung von außergewöhnlichen Transporten (siehe hierzu Ziffer 2.4) handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung (zu den Fristen siehe Ziffer 4.1.2.5.2 c).

Für außergewöhnliche Transporte, die eine Beförderungszusage erfordern (siehe hierzu Ziffer 2.4), ist der Vordruck 458.0101.01 „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 beachten Sie bitte die Richtlinie 458.01.

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.

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.

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in ihren betrieblichen Konsequenzen vom Standard abweichen, müssen von der Usedomer Bäderbahn GmbH besondere Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet werden. Das Erstellen von Genehmigungen für aT gehört zu den Zusatzleistungen der Usedomer Bäderbahn GmbH (siehe hierzu auch Ziffer 5.3 "Zusatzleistungen")

### **4.1.4.2 Anmeldung von Zugtrassen**

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 402.0202.V05.

### 4.1.4.3 Sondernutzung von Bahnanlagen

Mit der Trassenanmeldung müssen Sie folgende Unterlagen vorlegen, wenn eine Sondernutzung von Bahnanlagen vorgesehen ist:

die Genehmigung des EBA für das Aus- und Einsteigen ohne Bahnsteig,

bei Sonderfahrten nach bzw. von Anschlussbahnen oder Gleisanschlüssen, die nicht durch die Usedomer Bäderbahn GmbH betrieben werden, die Zustimmung des Eigentümers der Anschlussbahn/des Gleisanschlusses und des Landesbeauftragten für den Bahnbetrieb,

eine Kostenübernahmeerklärung für alle zur Durchführung erforderlichen EBA-Bescheide.

### 4.1.4.4 Angebotsabgabe

Das Trassenangebot erhalten Sie entsprechend der Regelungen des Kapitels 4. 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.

### 4.1.4.5 Zeitplan und Prozedere der Angebotsannahme

Für die Angebotsannahme gelten die Regelungen der Ziffer **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

## 4.1.5 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte

Bei der Anmeldung von Regel- und Sondertrassen bei Ganzzügen mit gefährlichen Gütern nach der GGVSE / dem RID sowie den daraus resultierenden Leerwagenganzzügen mit ungereinigten Kesselwagen und Tankcontainern ist die Gefahrenklasse nach dem RID anzugeben.

## 4.2 Serviceeinrichtungen

Die Nutzung einer Serviceeinrichtung setzt jeweils eine Anmeldung zur Nutzung nach Maßgabe von Ziffer 4.3 sowie einen gemäß Ziffer 7.1.1.2 geschlossenen Einzelnutzungsvertrag voraus.

### 4.2.1 Nutzungsvertrag

Die Nutzung von Serviceeinrichtungen der UBB in Zugangsstellen für den Schienenpersonenverkehr sowie die Nutzung von Serviceeinrichtungen, die dem Zugang zu den Serviceeinrichtungen oder sonstigen Einrichtungen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (z.B. dem Zugang zu Güterterminals, Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme oder Einrichtungen für den Bezug von Traktionsstrom) dienen, setzt zusätzlich den Abschluss eines Vertrages über die Nutzung der betreffenden Serviceeinrichtung oder sonstigen Einrichtung und der damit verbundenen Leistungen zwischen dem EVU/ZB und dem Betreiber der betreffenden Serviceeinrichtungen oder sonstigen Einrichtung nach Maßgabe der dafür jeweils geltenden Nutzungsbedingungen voraus. Kommt das EVU/ZB seiner Verpflichtung zum Abschluss eines solchen Vertrages nicht nach, hat es keinen Anspruch auf Nutzung der betreffenden Serviceeinrichtungen. Der Anspruch des EVU/ZB auf Nutzung der betreffenden Serviceeinrichtungen erlischt mit Beendigung des Vertrages oder mit Beendigung des Vertrages über die Nutzung der von einem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Serviceeinrichtungen oder sonstigen Einrichtung und der damit verbundenen Leistungen.

### 4.2.2 Entgelt

Die UBB gewährt die Benutzung der Serviceeinrichtung und erbringt die damit verbundenen und die in Anlage 1 Nr. 2 EIBV beschriebenen Leistungen gegen Entgelt.

## 4.3 Anmeldung

### 4.3.1 Inhalt und Form

Anmeldungen für die Nutzung von Serviceeinrichtungen müssen schriftlich, elektronisch oder als Datenträger vorliegen und folgende Mindestangaben enthalten:

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

### 4.3.2 Zeitpunkt

Anmeldungen zur Nutzung von Serviceeinrichtungen und Inanspruchnahme von Leistungen können grundsätzlich jederzeit erfolgen.

## **4.4 Grundsätze der Vergabe von Serviceeinrichtungen**

### **4.4.1**

Die UBB wird, soweit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen innerhalb der angemeldeten Nutzungszeiten stattgeben.

### **4.4.2**

Die UBB wird über die gestellten Anträge nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

### **4.4.3**

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, wird die UBB durch Verhandlungen mit den Antragstellern, deren Dauer 14 Tage nicht überschreiten sollte, auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird die UBB im Falle von Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3c Nr. 1, 3 und 6 AEG die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

a) Anträge, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind, wobei die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse i. d. R. dann gegeben ist, wenn die Nutzung einer Serviceeinrichtung im unmittelbaren zeitlichen oder sachlichen Zusammenhang mit der Vereinbarung einer bestimmten Zugtrasse erfolgt oder die Serviceeinrichtung für die planmäßige Erfüllung von Betriebsprogrammen zum Zwecke der Zugauflösung, Zugbildung und den dafür notwendigen Rangierbewegungen genutzt wird. Das EVU/ZB hat darzulegen, ob und warum seine Nutzung die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist, wenn die Nutzung 24 Stunden überschreitet.

b) Sind zwei konkurrierende Anträge gleichermaßen notwendige Folge oder gleichermaßen nicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse, sind zur Entscheidung die Wertungen in den Vorrangregeln und zum Regelentgeltverfahren zur Trassenvergabe gemäß Ziffer 4.1.1.8.2 und 4.1.1.8.3 heranzuziehen.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird die UBB im Falle von Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3 c Nr. 7 AEG die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

a) Anträge des EVU, in dessen Eigentum die Einrichtung steht, sofern die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des EVU nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

b) den zeitlich früher gestellten Antrag vor dem späteren.

### **4.4.4**

EVU/ZB, die Partner laufender Nutzungsverträge sind (nachfolgend: Hauptnutzer), sind verpflichtet, für die jeweilige Netzfahrplanperiode mindestens 15 Arbeitstage vor Fahrplanwechsel gem. § 8 Abs. 2 S. 1 EIBV der UBB für die jeweilige Serviceeinrichtung bzw. Teile der Serviceeinrichtung

a) die geplanten Nutzungszeiten, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse sind (vgl. Ziffer 3.3.3),

b) und die sonstigen geplanten Nutzungszeiten anzuzeigen.

Auf der Grundlage der durch den Hauptnutzer angezeigten Nutzungszeiten kann die UBB mit anderen EVU/ZB (nachfolgend: Nebennutzer) Einzelnutzungsverträge abschließen.

a) Soweit der Hauptnutzer eine Nutzung anzeigt, die keine notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist (vgl. Ziffer 3.3.3), wird die UBB mit Nebennutzern Einzelnutzungsverträge abschließen, wenn deren beabsichtigte Nutzung notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist.

b) Soweit der Hauptnutzer freie Kapazitäten anzeigt, wird die UBB mit Nebennutzern Einzelnutzungsverträge abschließen.

Über Serviceeinrichtungen oder Teile von Serviceeinrichtungen, deren Nutzungszeiten nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt werden, ist die UBB berechtigt, Einzelnutzungsverträge nach Ziffer 7.1 mit anderen EVU/ZB über den gesamten Zeitraum der Netzfahrplanperiode abzuschließen. Insoweit der UBB durch die unterbliebene oder nicht rechtzeitige Anzeige Aufwand entsteht, ist das anzeigepflichtige EVU/ZB zum Ersatz verpflichtet.

Die UBB teilt dem Hauptnutzer die durch Einzelnutzungsverträge belegten Zeiten unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse des jeweiligen Einzelnutzers unverzüglich mit.

Für laufende Verträge, insbesondere für die unterjährige Vergabe von Serviceeinrichtungen an Hauptnutzer gelten die vorgenannten Grundsätze der Vergabe entsprechend.

## **4.5 Nutzungsänderungen**

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

## **4.6 Unberechtigte Nutzung von Serviceeinrichtungen**

### **4.6.1**

Überschreitet ein EVU/ZB die angemeldeten Nutzungszeiten aus von ihm zu vertretenden Gründen, stellt es die UBB von eventuell hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Nutzungszeit frei. Weitergehende Schadenersatzansprüche bleiben unberührt. Für die Dauer der Überschreitung ist das Nutzungsentgelt nach der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen zu entrichten.

### **4.6.2**

Nutzt das EVU/ZB im Rahmen eines gültigen Grundsatz-INV Serviceeinrichtungen ohne Anmeldung gemäß Ziffer 4.3, wird das doppelte Nutzungsentgelt gemäß der gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen erhoben, mindestens jedoch ein Monatsentgelt. Zusätzlich gelten Ziffer 4.6.1 Satz 1 und 2.

## 4.7 Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen

Aufgrund von verschiedenen Ursachen kann es im täglichen Betrieb zu Abweichungen von den geplanten Parametern kommen. Dies können einerseits Störungen im Zugbetrieb und andererseits baubedingte Abweichungen sein. Im Folgenden finden Sie einige Erläuterungen dazu.

### 4.7.1 Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement

Im Betriebsablauf kann es in Folge von Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie anderen besonderen Vorkommnissen zu Behinderungen oder Einschränkungen bei der Nutzung der vorhandenen und zugewiesenen Infrastruktur und der jeweils vereinbarten Trasse kommen. Seitens der UBB werden, neben den in Kapitel 3.4 genannten Punkten, die für die Betriebsführung geltenden Regelwerke angewendet (siehe hierzu auch Anlage 2).

Ursachen für Betriebsbehinderungen können z. B. Störungen am Fahrweg, Störungen an Fahrzeugen und Unfälle, aber auch Beeinträchtigungen in Folge Witterungseinflüsse oder gefährlicher Eingriffe in den Bahnbetrieb sein.

Bei einer Betriebsbehinderung werden seitens der UBB Maßnahmen zur schnellstmöglichen Rückkehr zum Regelzustand in der Betriebsdurchführung eingeleitet (siehe hierzu auch Ziffer 7.4.3). Hierbei werden die Belange der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so weit wie möglich berücksichtigt.

Im Konfliktfall liegt der Letztentscheid bei der Leitstelle der UBB.

### 4.7.2 Zu benachrichtigende Stellen

Nach dem netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerk sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten an den jeweils zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) über die zur Verfügung stehenden und nach o. g. Regelwerk zugelassenen Kommunikationsmittel (z. B. Zugfunk, Streckenfernsprecher) zu melden. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege.

Die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen werden durch die betriebsführenden Stellen der Usedomer Bäderbahn GmbH (Leitstelle der UBB) verständigt.

### 4.7.3 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die Leitstelle der Usedomer Bäderbahn GmbH als Notfallleitstelle die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Stellen der Gefahrenabwehr (z. B. Feuerwehr).

Die Verständigung der Leitstelle erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes.

Die Leitung am Ereignisort (Koordination; Ergänzungsmeldungen an die Leitstelle) obliegt dem zuständigen Notfallmanager der Usedomer Bäderbahn GmbH. Der Notfallmanager der Usedomer Bäderbahn GmbH wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

#### **4.7.4 Busnotverkehr im Personenverkehr**

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn die Infrastruktur aufgrund unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) bzw. aus Gründen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) fahrzeug- und / oder personalbedingt zu vertreten hat, vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Als Busnotverkehr gilt der Einsatz von Bussen o.ä. während der Störungsbeseitigung bis zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke. Die Organisation des Busnotverkehrs erfolgt durch das jeweilige EVU. Die Entgeltregelungen im Falle von Busnotverkehr sind in Ziffer 6.1.3.45 festgelegt.

Busnotverkehr im Sinne der SNB/ NBS ist zu unterscheiden von Schienenersatzverkehr. Zur Definition von Schienenersatzverkehr siehe Ziffer 3.4.1.

#### **4.7.5 Ansprechpartner**

Für die Disposition des Zugbetriebes – insbesondere auch hinsichtlich der Koordination der Maßnahmen zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des planmäßigen Betriebes bei netzwirksamen Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten – liegt die Federführung bei der Leitstelle der UBB. Diese steht im Bedarfsfall (Information, Abstimmung und Konfliktbearbeitung) zur Verfügung.

### **4.8 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur**

Die Regelungen zur Instandhaltung der Infrastruktur und zur Durchführung von Baumaßnahmen finden Sie unter Ziffer 3.4.2. und 7.3.7

### **4.9 Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen**

Hierzu gelten die Regelungen gemäß Ziffer 7.1.3.

### **4.10 Rahmenverträge**

Die UBB bietet Rahmenverträge zur langfristigen Nutzung von Schienenwegkapazitäten nach § 14a AEG und § 13 EIBV an.

Bei Abschluss eines Rahmenvertrages verpflichtet sich die UBB, dem Kunden für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, eine Trasse innerhalb der rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreite ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Der Kunde verpflichtet sich mit Abschluss eines Rahmenvertrages, das auf die jeweilige Anmeldung folgende vertragskonforme Angebot der UBB anzunehmen, sofern das Angebot die bei der Anmeldung geäußerten Anschlusswünsche mindestens im Umfang des vorherigen Netzfahrplans berücksichtigt.

Bei Trassenanmeldung auf der Grundlage eines Rahmenvertrags muss auf eine rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazität Bezug genommen werden, damit sie im Rahmen der Netzfahrplanerstellung im Entscheidungsverfahren entsprechend berücksichtigt werden kann. Die Bandbreiten sind die zulässigen Abweichungen von jenen Ankunfts- und Abfahrzeiten, welche rahmenvertraglich vereinbart werden. Diese umfassen gemäß § 13 Abs. 1 EIBV mindestens drei Trassen.

## KAPAZITÄTSZUWEISUNG

Die Bandbreiten betragen hierbei mindestens:

+ / - 5 Minuten für den Personenverkehr

+ / - 15 Minuten für den Güterverkehr

Die Usedomer Bäderbahn GmbH berücksichtigt - soweit möglich - die Umsetzung der vom Kunden in der Anmeldung angegebenen Anschluss- und Vertaktungswünsche.

Rahmenverträge dürfen grundsätzlich nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden und sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Ausnahmen sind gemäß § 13 Abs. 2 Satz 2 EIBV möglich.

Entsprechend der seit 01.08.2005 gültigen EIBV endet die erste Rahmenfahrplanperiode mit dem Netzfahrplan 2010.

Änderungen, Ergänzungen oder Einschränkungen der bestehenden Rahmenverträge für den Netzfahrplan 2008 ff. sind im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes möglich.

Der Abschluss weiterer Rahmenverträge ist entsprechend § 13 Abs. 11 EIBV möglich. Für alle bis zum 10. Januar 2007 eingehenden Anträge wird der Usedomer Bäderbahn GmbH nach positiver Prüfung einen Vertrag anbieten, der für die Erstellung des Netzfahrplans 2008 erstmalig seine Wirkung entfaltet. Eine Beschreibung des konkreten Prozedere und die Vertragsinhalte wurden den Kunden mit einem besonderen Schreiben bekannt gegeben oder können von Zugangsberechtigten beim Herausgeber der SNB/ NBS UBB (siehe Ziffer 1.4) angefordert werden.

Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen gem. § 13 Abs. 2 EIBV 75 Prozent der Kapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Abweichungen sind in Einzelfällen zulässig, da eine starre Obergrenze von 75% eine markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs verhindern könnte.

Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode werden die Betreiber der Schienenwege gemeinsam gemäß § 7 Abs. 4 EIBV einen Zeitraum festlegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss von Rahmenverträgen stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums werden nach § 4 Abs. 1 Satz 1 EIBV veröffentlicht.

Auf Anfrage wird die UBB die markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs, die Betrachtung der Knotenbereiche und der übrigen Streckenabschnitte sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrags erläutern.

Das Muster eines Rahmenvertrages stellen wir auf Anfrage zur Verfügung.

## 5 Leistungen

### 5.1 Einleitung

Die UBB unterscheidet gemäß Anlage 1 zu §§ 3 und 21 EIBV zwischen Pflichtleistungen, Zusatzleistungen und Nebenleistungen. Die Preise der einzelnen Leistungen sind in den jeweiligen Listen der Entgelte veröffentlicht. Die Grundsätze für die Preisstruktur der Leistungen sind in Kapitel 6 ausgeführt.

### 5.2 Pflichtleistungen

Die Pflichtleistungen der UBB umfassen folgende Leistungen:

die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,

die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen

die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen,

die Vermittlung von Lotsenleistungen oder von Streckenkundeleistungen (die Erbringung dieser Leistungen selbst ist nicht Bestandteil der Pflichtleistung), wobei die Usedomer Bäderbahn GmbH die Kosten der erstmaligen Erbringung dieser Leistungen übernimmt,

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).

### 5.3 Zusatzleistungen

Neben den Pflichtleistungen bietet die UBB folgende Zusatzleistungen an:

#### a) Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes

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

#### b) 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 weitere Regelungen zu außergewöhnlichen Transporten lesen Sie bitte auch Ziffer 2.4 und 4.1.4.

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

Die Bearbeitung von Änderungswünschen eines Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung und nach der Trassenanmeldefrist gem. Ziffer 4.1.1 im Netzfahrplan gehören zu den Zusatzleistungen der UBB.

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

## LEISTUNGEN

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

### **d) Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten**

Grundlage der Streckenöffnungszeiten für den Gelegenheitsverkehr ist der bei der Erstellung der SNB/NBS jeweils gültige Netzfahrplan.

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der Usedomer Bäderbahn GmbH Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden, wenn dies der Usedomer Bäderbahn GmbH für den Gelegenheitsverkehr rechtzeitig bekannt gegeben wird und die erforderliche Besetzung der örtlichen Betriebsstellen sichergestellt werden kann. Für Trassen, die über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden, wird ein besonderes Entgelt gem. Liste der Entgelte erhoben, da die Besetzung über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus eine Zusatzleistung der UBB darstellt.

## 5.4 Nebenleistungen

Die UBB bietet ihren Kunden eine Vielzahl von Leistungen an, die ihnen Planung und Betrieb erleichtern. Hierfür wurde ein umfangreiches Produktangebot entwickelt, das laufend den sich verändernden Marktbedingungen angepasst und ergänzt wird. Die Nebenleistungen der Usedomer Bäderbahn GmbH können grundsätzlich in Informations- und Beratungsleistungen unterteilt werden. Die Preise dieser Produkte sind in der Liste der Entgelte für Nebenleistungen veröffentlicht.

Unser Angebot an Nebenleistungen umfasst derzeit folgende Produkte:

Fahrzeitberechnung,

Betriebsprogrammstudie,

Fahrplanstudie,

Trassengrafik,

Statistiken,

Die vertraglichen Regelungen für die Inanspruchnahme dieser Leistungen können beim Eisenbahnbetrieblleiter der UBB per E-Mail ([UBBGmbH@t-online.de](mailto:UBBGmbH@t-online.de)) angefordert bzw. erfragt werden.

## 6 Entgeltgrundsätze

### 6.1 Trassenpreissystem

Das Trassenpreissystem (TPS) der UBB muss verschiedenen Marktanforderungen gerecht werden. Zum einen muss die betriebliche Kostenstruktur – also der mit dem Angebot verschiedener Trassenprodukte verbundene operative und investive Aufwand – in ihrer Gesamtheit abgebildet werden. Zum anderen muss das TPS auf die Bedürfnisse der Nachfrage abgestimmt sein. Schließlich muss das TPS – neben den eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen - auch die strategischen Unternehmensziele der UBB erfüllen, zu denen das Erzielen eines ausgeglichenen Ergebnisses einschließlich einer marktüblichen Rendite, die stetige Verbesserung der Kosten- und Produktionseffizienz sowie die nachhaltige Sicherung einer in Qualität und Umfang angemessenen Infrastruktur zählen.

Die Entgeltgrundsätze gelten in Verbindung mit der Liste der Entgelte gültig ab 9.12.2008. 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.

#### ▪ Nutzungsabhängige Komponenten

Aus der Streckenkategorie leitet sich der Basispreis je Trassenkilometer ab, der für alle Nutzer gleichermaßen verbindlich ist. Die Einkategorisierung von UBB-Strecken orientiert sich an den spezifischen Ausstattungselementen der Infrastruktur, berücksichtigt aber gleichzeitig die verkehrliche Bedeutung, die jeder Abschnitt als Teil der UBB - Gesamtinfrastruktur für die Nutzer hat. Diese Kategorisierung anhand objektiver Streckenmerkmale ermöglicht eine marktorientierte Preisdifferenzierung bei gleichzeitiger Vermeidung der negativen Wirkungen eines „atomisierten“ Systems kostenorientierter Streckeneinzelpreise, wo z. B. Streckenabschnitte mit kostenintensiven Kunstbauwerken oder extrem niedriger Auslastung für den Kunden nicht nachvollziehbare Entgelthöhen aufweisen würden. 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:

Strecke 6768, 6773, 6772

Zur Kategorie 2 gehören:

Strecke 6774, 6778

#### ▪ Leistungsabhängige Komponenten

Mit dem Ziel einer besseren Leistungsfähigkeit bzw. Störungsreduzierung werden verspätungsverursachende Ergebnisse systematisch erfasst. Anschließend erfolgt eine spezifische monetäre Bewertung der Verspätungen mit gegenseitiger Saldierung unabhängig von der nutzungsbezogenen Trassenentgeltabrechnung.

#### ▪ 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 Pflichtleistungen nach Ziffer 5.2 abgegolten. Die Summe der Entgelte aus dem Trassenpreissystem für das gesamte Netz übersteigt nicht die insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer marktüblichen Rendite. Die Entgelte für die Nutzung der Trassen werden gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise berechnet. Nähere Regelungen zur Minderung dieser Entgelte können Ziffer 7.1.4 sowie der Liste der Entgelte entnommen werden. Im Folgenden sind die Entgeltgrundsätze für die Pflichtleistungen dargestellt.

## **6.1.1 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.

### **6.1.1.1 Trassenprodukte**

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

#### **a) 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.

#### **b) 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.

## 6.1.2 Leistungsabhängige Komponente

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

### 6.1.2.1 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen

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

#### Grundsatz

Die Entgelte für die Nutzung der Trassen werden so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den EVU und der dem BdS Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

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

Als Strecke mit besonders einfachen Verhältnissen gilt:

- Velgast DB-Grenze – Barth Hp

Der BdS ist verpflichtet, dem EVU Änderungen bei der Zuordnung von Strecken zu solchen mit besonders einfachen Verhältnissen und den maßgebenden Zeitpunkt bekanntzugeben.

Für das Anreizsystem sind die Begriffe der Pünktlichkeit, der Verspätungsursache und des Verursachers der Verspätung von zentraler Bedeutung.

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

- nicht mehr als 5 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 des Personenverkehrs
- Bahnhof Wolgast für alle Züge des Güterverkehrs

Die Erfassung erfolgt für jeden Zug minutengenau und unabhängig davon, ob die o. g. Grenzwerte überschritten werden. Dadurch ist es auch bei pünktlichen Zügen möglich, etwaige Tendenzen unterhalb der Grenzwerte zu erkennen. Überschreitet ein Zug die o. g. Grenzwerte, erfasst der Fahrdienstleiter dazu die Verspätungsursache. 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.

<b>Beispiele für Verspätungsursachen und deren Verantwortlichkeit</b>		
<p><b>Verantwortung des BdS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stellwerk ... nicht besetzt</li> <li>- Fahrplan fehlt</li> <li>- Mängel-Lad-Stelle ...</li> <li>- Bebra ... Sperrzeitüberschreitung</li> <li>- Oberbaustörung im km ...</li> <li>- BÜ ... gestört</li> <li>- Signal ... gestört</li> <li>- Weiche ... Bf. ... gestört</li> <li>- Zugmeldeleitung ... gestört</li> </ul>	<p><b>Verantwortung des EVU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verspätete Übergabe ...</li> <li>- verspätete Abfahrbereitschaftsmeldung</li> <li>- keine Ablösung / kein Personal</li> <li>- erhöhtes Reisendenaufkommen</li> <li>- Tfz-Störung</li> <li>- Bremsstörung</li> <li>- Wagenstörung</li> <li>- Typphon gestört</li> <li>- fehlende Mbr</li> </ul>	<p><b>keine Verantwortlichkeit einer Partei</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zugfolge</li> <li>- Gefährliches Ereignis ...</li> <li>- Ursache bei DB Netz</li> <li>- gefahrdroh. Witterung</li> <li>- Befahrbarkeit der Strecke erkunden</li> <li>- Anschluss</li> <li>- Bahnsteigwende ... auf ...</li> <li>- Bundespolizei am Zug</li> <li>- Notbremse gezogen</li> </ul>

# ENTGELTGRUNDSÄTZE

- Achszähler gestört - Zugschlussbeobachteanlage gestört - Streckenblock ... gestört	- schwächeres Tfz - Tfz od. Wagen zugesetzt / abgesetzt - außerplanmäßiger Halt	- Tfz- und BÜ-Störung (überlagernde Störungen) - Netzausfall Bf. ... oder BÜ ... - Personen im Gleis ...
--	---	--

## Tägliche Auswertung

Die Aufzeichnungen der Pünktlichkeit werden für jeden Kalendertag wie folgt ausgewertet:

$$\text{Pünktlichkeit, Tag} = \frac{\text{Anzahl der pünktlichen Züge}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}}$$

$$\text{Anteil Verspätungen Verursacher BdS} = \frac{\text{Anzahl verspäteter Züge durch BdS}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}}$$

$$\text{Anteil Verspätungen Verursacher EVU} = \frac{\text{Anzahl verspäteter Züge durch EVU}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}}$$

(alle Angaben in %)

Die tägliche Aufzeichnung und Auswertung wird dem EVU durch den BdS am nächsten gewöhnlichen Arbeitstag zur Verfügung gestellt.

## Monatliche Auswertung

Aus der täglichen Auswertung der Pünktlichkeit ermittelt der BdS am Monatsende den Durchschnittswert der Pünktlichkeit und die Anteile der durch den BdS bzw. das EVU verursachten Verspätungen. Werden durch das EVU nur an einzelnen Tagen Trassen in Anspruch genommen, gehen nur diese in die Durchschnittswertbildung ein.

$$\text{Pünktlichkeit, Monat} = \frac{\text{Summe Pünktlichkeit, Tage 1 bis n}}{\text{Anzahl Tage n}}$$

$$\text{Anteil Verspätungen BdS, Monat} = \frac{\text{Summe Anteil Verspät. BdS, Tage 1 bis n}}{\text{Anzahl Tage n}}$$

$$\text{Anteil Verspätungen EVU, Monat} = \frac{\text{Summe Anteil Verspät. BdS, Tage 1 bis n}}{\text{Anzahl Tage n}}$$

(alle Angaben in %)

Die monatliche Auswertung wird dem EVU durch den BdS innerhalb von 5 gewöhnlichen Arbeitstagen zur Verfügung gestellt.

Beträgt der Durchschnittswert der Pünktlichkeit bei der monatlichen Auswertung der Pünktlichkeit mindestens 95 %, werden die Anforderungen an das EVU und den BdS hinsichtlich der Verringerung von Störungen als erfüllt angesehen.

## **Nichtmonetäre Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen**

Unterschreitet der Durchschnittswert der Pünktlichkeit bei der monatlichen Auswertung den Schwellenwert von 95%, werden das EVU und der BdS gemeinsam das Störungsgeschehen analysieren und geeignete Abhilfemaßnahmen erörtern. Zugleich soll das Zusammenwirken bei Eintritt von Störungen verbessert werden, um die jeweiligen Folgewirkungen gering zu halten.

Auf Wunsch einer Partei lädt der BdS hierzu das EVU, ggf. mehrere EVU ein.

## **Ermittlung eines Anreizentgeltes**

Unterschreitet der Durchschnittswert der Pünktlichkeit bei der monatlichen Auswertung den Schwellenwert von 95%, wird die Ermittlung eines Anreizentgeltes in folgender Weise vorgenommen:

Aus den prozentualen Anteilen der Verursachung von Verspätungen durch das EVU bzw. des BdS wird zunächst die Differenz gebildet.

Diejenige Partei mit dem höheren Anteil an verursachten Verspätungen zahlt derjenigen Partei mit dem geringeren Anteil verursachter Verspätungen ein Anreizentgelt:

Anreizentgelt = Differenz Anteile Verspätungsursachen (in Prozent) x Trassenentgelt

(in EURO).

Die Höhe des Anreizentgeltes wird begrenzt auf maximal 5 % des Trassenentgeltes.

Die Abrechnung erfolgt jeweils monatlich zusammen mit der Abrechnung des fälligen Trassenentgeltes.

## **Beanstandungsverfahren**

EVU und BdS sind dabei zu einer kooperativen Zusammenarbeit verpflichtet und sollen möglichst Einvernehmen herstellen.

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.

Das Beanstandungsverfahren kann für die tägliche Auswertung, die monatliche Auswertung sowie die Abrechnung des Anreizentgeltes angewandt werden.

### **6.1.2.2 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit**

#### **Bauartbedingte Abweichung von der Mindestgeschwindigkeit**

Zur Schaffung von Anreizen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird ein Aufschlag auf das Trassenentgelt erhoben, wenn bauartbedingt 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.

## 6.1.3 Sonstige Entgeltkomponenten

### 6.1.3.1 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.

### 6.1.3.2 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.

### 6.1.3.3 Reduzierungsentgelt bei Rahmenverträgen

Das mit einem Rahmenvertrag gebundene jährliche Trassenkilometervolumen kann innerhalb der Rahmenvertragsperiode um insgesamt 5% reduziert werden, jedoch um maximal 1,5% pro Netzfahrplanperiode. Bei einer darüber hinaus gehenden Reduzierung ist ein Reduzierungsentgelt zu entrichten. Das Reduzierungsentgelt wird erhoben, da die Usedomer Bäderbahn GmbH ihre Kapazitätsplanung sehr stark an den rahmenvertraglich vergebenen Zugtrassen ausrichten muss und im Sinne einer effizienten Infrastrukturnutzung und gerechten Trassenvergabe auf eine zuverlässige vertragliche Basis angewiesen ist. Zugleich soll vermieden werden, dass über Rahmenverträge Kapazitäten gesichert werden auf deren Inanspruchnahme im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ohne Konsequenz verzichtet werden kann.

Das Reduzierungsentgelt beträgt im ersten Jahr der Laufzeit des Rahmenvertrages 15% des Produktes aus dem abweichenden Trassenkilometervolumen und dem durchschnittlichen Trassenkilometerpreis, der sich für die mit einem Rahmenvertrag gebundenen Kapazitäten entsprechend der jeweils gültigen Trassen-

preisliste ergibt. Mit jedem weiteren Jahr der Vertragslaufzeit ermäßigt sich das Reduzierungsentgelt um einen Prozentpunkt.

Das Reduzierungsentgelt wird in dem Umfang nicht erhoben in dem der Kunde anstatt der abbestellten eine zusätzliche Nutzung von Schienenwegkapazität innerhalb der Netzfahrplanperiode vertraglich vereinbart. Die Verrechnung erfolgt auf der Basis der Trassenkilometer, die innerhalb der Netzfahrplanperiode durch Netzfahrplan- und Gelegenheitsverkehrstrassen erbracht wurden.

#### 6.1.3.4 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand

Bei nicht vertragsgemäßigem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom 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.

Eine Entgeltreduzierung nach dem Anreizsystem zur Verringerung von Störungen nach Ziffer 6.1.2 der SNB/NBS UBB wird auf eine Minderung des Nutzungsentgeltes angerechnet, sollten die Minderung und die Entgeltreduzierung auf derselben Ursache beruhen.

#### 6.1.3.5 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 (vgl. Ziffer 3.4) bzw. Busnotverkehr (vgl. Ziffer 4.7.4).

Ist aufgrund geplanter Maßnahmen die Einrichtung von Schienenersatzverkehr notwendig, so obliegt die Organisation des SEV dem jeweiligen EVU. Die Kosten für den SEV werden vollständig vom EVU getragen, Nutzungsentgelte für die Trasse entfallen während der Dauer der Maßnahme.

Während die Einrichtung und Organisation von Busnotverkehr ebenfalls dem jeweiligen EVU obliegt, sind die Nutzungsentgelte für die Trasse vollumfänglich zu entrichten. Die Kosten des Busnotverkehrs werden von der Partei getragen, deren Verantwortungsbereich die vorübergehende Nichtverfügbarkeit zuzurechnen ist. Die Verantwortlichkeit ergibt sich in Analogie zu den Regelungen des Anreizsystems zur Reduzierung von Störungen.

Nur in dem Fall, in dem die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich der UBB zuzurechnen ist, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die UBB, jedoch ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze. Die Anrechnung von Verspätungsminuten gemäß Anreizsystem zur Reduzierung von Störungen (vgl. Ziffer 6.1.2.1) sowie der Anspruch auf Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand gemäß Ziffer **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sind ausgeschlossen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich des EVU zuzurechnen, hat dieses die Kosten des Busnotverkehrs zu tragen.

Gleiches gilt für den Fall, dass die Ursache der Nichtverfügbarkeit weder dem Verantwortungsbereich der Uesdomer Bäderbahn GmbH noch dem eines EVU zugeordnet werden kann.

### 6.1.4 Sonstiges

Die Trassenpreisliste ist nicht Bestandteil der SNB/ NBS UBB. Sie wird gesondert innerhalb der hierfür geltenden Fristen gemäß § 21 Abs. 7 EIBV veröffentlicht.

- Die Entgeltgrundsätze gelten in Verbindung mit der Liste der Entgelte gültig ab 9.12.2008.
- Zukünftig können auch streckenbezogene Aufwendungen und spezifische Investitionsvorhaben bei der Berechnung der Entgelte besonders berücksichtigt werden.

## 6.2 Anlagenpreissystem

Die Berechnung der Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtungen der UBB erfolgt auf Basis des Anlagenpreissystems (APS).

Bei der Bemessung der spezifischen Preisniveaus werden neben den kostenbegründenden Infrastrukturmerkmalen auch die Nutzungsstrukturen der Serviceeinrichtungen und die von der UBB erbrachten Leistungen berücksichtigt. Das Entgelt umfasst damit 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
- Leistungsabhängige Komponenten
- Neben- und Verbrauchskosten

### 6.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten

- Länge, Ausstattungsmerkmale und Belastung des jeweiligen Gleises.
- Art und Belastung der Weichenanbindung des genutzten Gleises. Es werden fünf Weichenqualitäten unterschieden:
  - Qualität I (Sonstige Hauptgleise): Diese Gleise, die in Abgrenzung zu den „Hauptgleisen der freien Strecke“ als „sonstige Hauptgleise“ bezeichnet werden, verfügen über Weichen und Signale, die von einem Stellwerk aus bedient werden. Hier sind signalgesicherte Zugfahrten möglich.
  - Qualität II (Stellwerksbediente Nebengleise): Auf diesen Gleisen sind nur Rangierfahrten möglich. Die Weichen und Signale werden von einem Stellwerk aus bedient.
  - Qualität III (Mechanisch ortsbediente Nebengleise): Auch hier werden ausschließlich Rangierfahrten durchgeführt. Die Weichen werden vor Ort vom Gleisnutzer per Hand bedient.
  - Qualität IV (EOW-bediente Nebengleise mit Schlagtaster): Nebengleise mit elektrisch ortsbedienten Weichen ermöglichen ebenfalls Rangierfahrten. Die Weichenstellung erfolgt durch den Gleisnutzer mittels EOW-Schlagtaster.
  - Qualität V (EOW-bediente Nebengleise mit Stelltafel/Dispositionsarbeitsplatz): Gleise dieser Qualität sind in ihrer Funktionalität der Qualität IV gleichgestellt. Die Weichenstellung erfolgt durch den Gleisnutzer mittels EOW-Stelltafel oder EOW-Dispositionsarbeitsplatz.
- Periphere Anlagen. Ihre Bepreisung erfolgt gemäß der in der Liste der Entgelte enthaltenen Preisliste für periphere Anlagen.
- Ladestellen werden mit unterschiedlicher Gesamtfläche und Ausstattung angeboten. Basierend auf der Größe der Gesamtfläche der Ladestellen werden diese in Kategorien eingestuft. Bei der Bepreisung wird nach diesen Kategorien unterschieden.
- 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.

## 6.2.2 Leistungsabhängige Komponenten

Die leistungsabhängigen Komponenten bieten Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen.

Das APS enthält Entgeltbestandteile, die Anreize zu gleisspezifischen Nachfrageverdichtungen und damit zu optimierten Anlagennutzungen und mithin zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten. Hierzu zählt einerseits der gleisspezifische Anlagenpreis des APS. Andererseits ist die Entgeltbemessung abhängig von der Laufzeit einer Nutzungsvereinbarung, wobei sich längere Laufzeiten grundsätzlich entgeltmindernd auswirken. Zusätzlich wird ein Mindestpreis je Nutzungszeitraum erhoben.

Zur Verringerung von Störungen im Betriebsablauf greift bei technisch oder betrieblich bedingter Nichtnutzbarkeit einer bestellten Infrastruktur ein Anreizsystem. Unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen werden monetär sanktioniert.

## 6.2.3 Anreizsystem

### Grundsatz

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 Vertretenmüssen i.S.d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

- Verantwortung durch UBB
- Verantwortung durch EVU
- 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

### 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 20 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der UBB. Ansprüche nach Ziffer 7.5.1 SNB/NBS bleiben unberührt.

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

### **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. Ansprüche nach Ziffer 7.5.1 SNB/NBS bleiben unberührt.

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 Ziffer 4.3.
- **keine Verantwortlichkeit einer Partei:** Keine Anreizentgelte

### **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 monatlich 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 monatlichen 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.

## **6.2.4 Neben- und Verbrauchskosten**

Im Rahmen der Nutzung von peripheren Anlagen an Abstellgleisen entstehende Neben- und Verbrauchskosten werden pauschal über die nutzungsabhängigen Komponenten oder verursachungs- bzw. verbrauchsorientiert abgerechnet.

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.

## **6.2.5 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 er-

weiterte Öffnungszeiten von Stellwerken ein Entgelt gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

## 6.2.6 Zahlungsbedingungen

Zahlungen sind auf ein von der UBB zu bestimmendes Konto auf Kosten des EVU/ZB zu überweisen und werden mit Zugang der Rechnung fällig.

## 6.2.7 Sonstiges

- Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der NBS. Die Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen wird gemäß der Fristenregelung nach EIBV unter der Internetadresse [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) in der Rubrik „Businesscenter“ unter „Anlagen“ veröffentlicht oder auf Wunsch in Papierform versendet.
- Die Entgeltgrundsätze gelten in Verbindung mit der Liste der Entgelte gültig ab 9.12.2008.
- 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.

## 6.3 Zusatzleistungen

Zu den Zusatzleistungen der Usedomer Bäderbahn GmbH gehören die unter Ziffer 5.3 dargestellten Leistungen. Für die Entgeltbildung bei Zusatzleistungen sind folgende Entgeltgrundsätze maßgeblich: Die Entgeltbildung bei Zusatzleistungen erfolgt gegenüber jedem Zugangsberechtigten in nichtdiskriminierender Weise. Für bestimmte Leistungen werden die Entgelte kostenorientiert gebildet. Für andere Leistungen findet – auch aus Gründen der Praktikabilität und soweit dies innerhalb der Grenzen des Eisenbahnrechts zulässig ist – eine pauschale Preisbildung statt.

### a) Nutzung von Trassengleisen außerhalb eines Trassenangebotes

Im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 1 Stunde werden analog zum Anlagenpreissystem berechnet. Detaillierte Informationen zum Anlagenpreissystem entnehmen Sie bitte der Liste der Entgelte.

### b) 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.

### c) 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. Werden

mehrere der in Ziffer 5.3 c) dargestellten Sachverhalte zeitgleich übermittelt, so werden sie wie ein Änderungswunsch abgerechnet und behandelt.

### **d) 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.

## **6.4 Nebenleistungen**

Zu den Nebenleistungen der Usedomer Bäderbahn GmbH gehören die unter Ziffer 5.4 dargestellten Leistungen. Für die Entgeltbildung bei Nebenleistungen sind folgende Entgeltgrundsätze maßgeblich: Die Entgeltbildung bei Nebenleistungen erfolgt gegenüber jedem Zugangsberechtigten in nichtdiskriminierender Weise. Für bestimmte Leistungen werden die Entgelte kostenorientiert gebildet. Für andere Leistungen findet – auch aus Gründen der Praktikabilität und soweit dies innerhalb der Grenzen des Eisenbahnrechts zulässig ist – eine pauschale Preisbildung statt.

### **Fahrzeitberechnung**

Ergebnis einer Fahrzeitberechnung ist die reine Fahrzeit inklusive Regelzuschlag für eine gewünschte Strecke von A nach B ohne Berücksichtigung anderer Verkehre. Sie erfolgt auf Basis der von Ihnen angegebenen Parameter, wie z.B. Triebfahrzeuglast, Höchstgeschwindigkeit und Bremsvermögen. Fahrzeitberechnungen dienen als Planungsgrundlage für Ihre Fahrlagenplanungen. Sie treffen jedoch keine Aussage zur Fahrbarkeit innerhalb des gesamten Trassengefüges. Fahrzeitberechnungen stellen eine zusätzliche Informationsdienstleistung dar. Die Verrechnung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz gemäß Liste der Entgelte.

### **Betriebsprogrammstudie**

Die UBB bietet EVU, Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden und anderen Zugangsberechtigten gemäß AEG § 14 (2) an, bestehende oder neue Betriebsprogramme gegen Entgelt nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Basis dafür sind immer die von Ihnen angegebenen Parameter z. B. spezifische Angaben zum vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, geplante Fahrtverläufe etc. Unter Zugrundelegung der von Ihnen übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbaren Fahrplan- und Infrastrukturdaten Ihr Betriebsprogramm geprüft. Das Prüfungsergebnis steht unter bestimmten Vorbehalten, die in der Produktbeschreibung genannt sind. Betriebsprogrammstudien stellen eine zusätzliche Beratungsdienstleistung in Form von Studien zu Betriebsprogrammen dar. Die Verrechnung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz gemäß Liste der Entgelte.

### **Fahrplanstudie**

Eine Fahrplanstudie ist eine Untersuchung, die dazu dient, die Auswirkungen bestimmter Infrastrukturzustände bzw. die Möglichkeit zur Integration von Trassenwünschen auf ein bestehendes oder voraussichtliches Trassengefüge zu bewerten. Anwendungsfälle sind u. a. Auswirkungen von Baumaßnahmen, die Integration besonderer Trassen in ein bestehendes Trassengefüge oder Auswirkungen einer geänderten Zugcharakteristik. Fahrplanstudien stellen eine zusätzliche Beratungsdienstleistung in Form von Studien einzelner Fahrplanlagen dar. Die Verrechnung erfolgt individuell, gemäß Beauftragung nach Personalaufwand zu einem Stundensatz gemäß Liste der Entgelte.

### **Trassengrafik**

Als besonderen Service bietet die Usedomer Bäderbahn GmbH für Sie eine grafische Darstellung des Netzfahrplans (inkl. zeitnaher Ergänzungen) in Form von Trassengrafiken an. Diese enthalten die auf einem Streckenabschnitt enthaltenen Trassen in Form von Zeit-Wege-Diagrammen, welche einheitlich im Format DIN A 2 hergestellt werden. Mit allen Angaben dargestellt sind dabei die von Ihnen bestellten Trassen; Trassen anderer ZB/ EVU erscheinen als graue Linie ohne Beschriftung. Liegt uns eine ausdrückliche, auf den betreffenden Netzfahrplan bezogene Erklärung über die Erlaubnis zur Einsicht in die Daten vor,

werden die Trassen der betreffenden ZB/ EVU mit allen Angaben dargestellt. Bitte beachten Sie, dass für jedes EVU nur eine Version (hinsichtlich der enthaltenen EVU) angeboten werden kann.

Trassengrafiken können Sie als pdf-Datei oder als Druckstück erhalten. Bei der Bestellung ist das gewünschte Medium anzugeben. Trassengrafiken sind Fahrplandaten und stellen eine zusätzliche Informationsdienstleistung dar. Eine Trassengrafik kann aus mehreren Blättern bestehen, diese wiederum können aus mehreren Seiten bestehen. Die Entgeltberechnung enthält aufwandsbezogene Kosten für Personal, Rechnernutzung und Material. Es wird eine Mindestgebühr gemäß Liste der Entgelte je Trassengrafik erhoben.

## Statistiken

Im Knotenbahnhof Zinnowitz der Usedomer Bäderbahn GmbH werden mittels manueller Verfahren zugbezogene Informationen (Zuglaufinformationen) erfasst. Im Nachhinein wird der Datenbestand ausgewertet und in Form von Statistiken aufbereitet. Statistiken sind ein Angebot an unsere Kunden, damit Sie sich nachträglich über die Betriebsverläufe Ihrer Züge in verschiedenen Aggregationsebenen informieren können.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Aufgabenträgern (mit dem Einverständnis des jeweiligen EVU) können nach Abschluss eines entsprechenden Vertrages die im oben beschriebenen Rahmen erfassten Zuglaufinformationen in Form von Auswertungen elektronisch per Email als entgeltliche Nebenleistung zur Verfügung gestellt werden.

Die Lieferung der Zuglaufinformationen beschränkt sich dabei grundsätzlich auf die von Ihnen selbst bestellten Zugfahrten. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, wenn entsprechende schriftliche Vereinbarungen zwischen den beteiligten EVU getroffen und der UBB übergeben werden.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit Inhalt und Gestaltung der Layouts im Rahmen der Möglichkeiten für die Prozessanalyse Ihren Wünschen entsprechend anzupassen.

Statistiken geben zum Beispiel Auskunft über Pünktlichkeit, Zugzahlen und Anschlüsse oder Verspätungen und ihre Ursachen.

Statistiken greifen auf die Datenbestände des Knotenbahnhofes Zinnowitz der UBB zu. Die Auswertungszeiträume können Ihrem Wunsch entsprechend flexibel gehandhabt werden.

Die Lieferung der Auswertung erfolgt per Email auf Wunsch stundenweise, tageweise, wochenweise oder monatsweise. Für die Preiskalkulation des Produktes sind die Kosten für Rechnernutzung und Personalaufwand, sowie eine marktüblichen Rendite maßgeblich.

## 6.5 Nutzungsentgelt

### 6.5.1 Berechnungsgrundlage

Grundlage für die Entgeltberechnung der UBB ist die Liste der Entgelte für Trassen und Anlagen.

### 6.5.2 Umsatzsteuer

Vom EVU/ ZB zu zahlende Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### **6.5.3 Zahlungsbedingungen**

Zahlungen sind auf ein von der Usedomer Bäderbahn GmbH zu bestimmendes Konto auf Kosten des EVU/ ZB zu überweisen und werden mit Zugang der Rechnung fällig. Entgelte, die für Teile eines Kalendermonats zu berechnen sind, werden für jeden Tag mit grundsätzlich 1/30 des monatlichen Preises berechnet.

### **6.5.4 Ausschluss von Einwendungen**

Einwendungen des EVU gegen die in Rechnung gestellten nutzungsabhängigen Preise oder Preisbestandteile hat es binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der Usedomer Bäderbahn GmbH schriftlich anzuzeigen. Die Unterlassung rechtzeitiger Einwendungen gilt als Genehmigung. Die Usedomer Bäderbahn GmbH wird in ihren Rechnungen auf die Folgen einer unterlassenen rechtzeitigen Anzeige besonders hinweisen. Gesetzliche Ansprüche des EVU bei begründeten Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

### **6.5.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen**

#### **6.5.5.1**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH verlangt, für ihre Leistungen von den EVU/ ZB, mit Ausnahme der in § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG genannten, angemessene Sicherheitsleistung im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des EVU/ ZB bestehen. Zweifel hieran bestehen:

- a) wenn das EVU/ ZB 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 (z.B. Creditreform),
- d) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des EVU/ ZB,
- e) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität nahe legen, wie z. B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der Usedomer Bäderbahn GmbH 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.

#### **6.5.5.2**

Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von einem Monatsentgelt. 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.

#### **6.5.5.3**

Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel gestellt werden, insbesondere durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder Bankgarantie jeweils auf erstes Anfordern einer in der Europäischen Union ansässigen Großbank gestellt werden, wobei die Insolvenzsicherheit Voraussetzung für die Akzeptanz dieser Sicherheit durch die Usedomer Bäderbahn GmbH ist.

### 6.5.5.4

Kommt das EVU/ ZB einem nach Ziffer 6.5.5.1 berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die Usedomer Bäderbahn GmbH ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

### 6.5.5.5

Das EVU/ ZB kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung ist die Usedomer Bäderbahn GmbH ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Vorauszahlung erbracht ist.

### 6.5.5.6

Die Vorauszahlungen werden immer in voller Höhe des Nutzungsentgelts oder in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet, wobei für die Ermittlungen der Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat Ziffer 6.5.5.2 entsprechend gilt. Sie sind mindestens fünf Bankarbeitstage vor Fälligkeit der jeweiligen Gegenleistung zu erbringen und werden bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet.

Die Verpflichtung zu Vorauszahlungen im Wege von Abschlagszahlungen, die mit einem EVU zur Vereinfachung der Abwicklung des Zahlungsverkehrs vereinbart werden, bleibt von dieser Vorschrift unberührt.

### 6.5.5.7

Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der Usedomer Bäderbahn GmbH werden zum jeweiligen Basiszinsatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

### 6.5.5.8

Die Usedomer Bäderbahn GmbH ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen.

# 7 Sonstige Bestimmungen

## 7.1 Allgemeines

### 7.1.1 Abschluss der Verträge zur Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen

#### 7.1.1.1

Vor der erstmaligen Anmeldung zur Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen hat das EVU/ ZB mit der UBB einen Vertrag über die Infrastrukturnutzung abzuschließen, der die Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt („Grundsatz-INV“), Grundlage der auf dieser Basis abzuschließenden Einzelnutzungsverträge (Ziffer 7.1.1.2) ist. Die Regelungen dieses Grundsatz-INV werden Bestandteil der jeweils abzuschließenden Einzelnutzungsverträge.

Dieser Grundsatz-INV stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG dar.

#### 7.1.1.2

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der UBB und dem EVU/ ZB kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.1.1.11.3 durch das EVU/ den ZB.
- b) Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.1.2.10 durch das EVU/ den ZB, spätestens jedoch gemäß Ziffer 4.1.2.7.2 mit der Übergabe der Teilangebote (z.B. durch Übermittlung einer Fahrplananordnung).
- c) Im Falle einer Anmeldung für die Nutzung einer Serviceeinrichtung durch die schriftliche, fristgerechte Annahme eines Angebots gemäß Ziffer 4.4 durch das EVU/ den ZB.

#### 7.1.1.3

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrags wird dem EVU/ ZB das Nutzungsrecht an den Zugtrassen bzw. den Serviceeinrichtungen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/ ZB besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag bzw. Nutzungstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit der UBB zu vereinbaren.

#### 7.1.1.4

Beabsichtigt das EVU, im Rahmen der Nutzung von Trassen an Personenverkehrsanlagen zu halten, hat das EVU zusätzlich zu dem Einzelnutzungsvertrag mit der Usedomer Bäderbahn GmbH einen Stationsnutzungsvertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzuschließen, das die betreffenden Personenverkehrsanlagen betreibt und dem EVU die Nutzung der Infrastruktur von Personenverkehrsanlagen zur Erbringung eigener Eisenbahnverkehrsleistungen gewährt. In jedem Fall hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Nutzung der Personenverkehrsanlagen beim jeweiligen Betreiber der Personenverkehrsanlage gesondert anzumelden.

Kommt das EVU seiner Verpflichtung zum Abschluss eines solchen Vertrages mit dem anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht nach, hat es keinen Anspruch auf Nutzung von Trassen, welche Halte an den betreffenden Personenverkehrsanlagen vorsehen. Mit Beendigung des Vertrages über die Nutzung von Personenverkehrsanlagen erlischt der Anspruch des EVU auf Nutzung der Trassen, die Halte an diesen Personenverkehrsanlagen vorsehen. Das EVU stellt die Usedomer Bäderbahn GmbH von jeglichen Ansprüchen Dritter im Zusammenhang mit der durch eigenmächtige Halte vorsätzlich verursachten Gefährdung und Verspätung frei.

Bei Nutzung von Personenverkehrsanlagen der UBB ist ebenfalls ein gesonderter Infrastrukturnutzungsvertrag für diese gemäß den APB UBB abzuschließen.

### 7.1.1.5

§ 12 EIBV bleibt unberührt.

## **7.1.2 Umfang der Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen**

### **7.1.2.1 Nutzungszweck**

Die Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Beabsichtigt das EVU hiervon – auch kurzfristig – abzuweichen, ist vorher die schriftliche Zustimmung der im Grundsatz-INV genannten Ansprechpartner der Usedomer Bäderbahn GmbH einzuholen.

### **7.1.2.2 Nutzungsdauer**

Grundlage für die Dauer der Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen sind die anhand der vertraglich vereinbarten Leistungen erstellten und dem EVU zur Verfügung gestellten Fahrplanunterlagen.

Das EVU hat die benutzten Trassen und Serviceeinrichtungen fristgerecht freizumachen. Überschreitet das EVU aus von ihm zu vertretenden Gründen die vereinbarte Nutzungsdauer, wird die UBB die Fahrzeuge des EVU entsprechend Ziffer 7.4 behandeln.

## **7.1.3 Nichtnutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen**

### **7.1.3.1**

Bei Nichtnutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen nach Abschluss des jeweiligen Einzelnutzungsvertrages wird sofort ein Entgelt bis zur vollen Höhe des jeweils vereinbarten Nutzungsentgeltes nach Maßgabe der Listen der Entgelte in ihrer jeweils gültigen Fassung erhoben. Nähere Erläuterungen zu diesem Verfahren, insbesondere zum Stornierungsverfahren, finden sich in Ziffer 6.1.3.2 der SNB/NBS UBB.

### **7.1.3.2**

Wird das Recht aus einem Einzelnutzungsvertrag innerhalb eines Monats nach Beginn der Netzfahrplanperiode oder des vereinbarten Nutzungsbeginns ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die das EVU/ der ZB zu vertreten hat, ist die UBB berechtigt, den Einzelnutzungsvertrag nach Maßgabe des § 12 EIBV zu kündigen.

## **7.1.4 Infrastrukturqualität**

### **7.1.4.1**

Die wesentlichen Infrastrukturmerkmale entsprechen unter normalen Betriebsbedingungen während der Laufzeit des Einzelnutzungsvertrages unbeschadet Satz 2 dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck. Normale Betriebsbedingungen herrschen, solange auf dem betreffenden Streckenabschnitt keine Störungen oder Einschränkungen der Infrastruktureigenschaften auftreten.

Während der Laufzeit des Einzel-INV ist die UBB berechtigt, zwingende Maßnahmen zur Sicherung bzw. Instandhaltung der Infrastruktur zu ergreifen, die aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse notwendig werden. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfangs ist vom EVU/ ZB hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Vertragsschluss objektiv nicht absehbar waren, die Belange der EVU/ ZB bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

### 7.1.4.2

Das für die Trassennutzung geschuldete Nutzungsentgelt wird bei nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastrukturmerkmale der Trasse gemindert. Die vertraglich vereinbarten Infrastrukturmerkmale ergeben sich dabei aus dem Einzelnutzungsvertrag sowie den SNB/ NBS UBB.

### 7.1.4.3

Wird eine Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauchs der Infrastruktur und damit des vertragsgemäßen Zustandes durch ein EVU/ ZB herbeigeführt, so erhält dieses EVU für diese Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauches keine Minderung des Trassenpreises.

### 7.1.4.4

Das EVU/ ZB sollte die der Minderung der zugrundeliegenden Tatsachen unverzüglich, d.h. spätestens zwei Wochen nach der beeinträchtigten Trassennutzung, anzeigen. Unterlässt es die rechtzeitige Anzeige, so muss es nach Ablauf der Frist die tatsächlichen Voraussetzungen der Minderung nachweisen.

### 7.1.4.5

Besondere, über die bestehende Infrastrukturqualität hinausgehende Ausstattungs- und Leistungswünsche des EVU/ ZB sind hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der UBB zu vereinbaren.

## 7.1.5 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

### 7.1.5.1

Eine gesamthafte Übertragung der Rechte und Pflichten der Usedomer Bäderbahn GmbH auf eine Beteiligungsgesellschaft der UBB, die ebenfalls als Infrastrukturbetreiber tätig ist, ist ohne Zustimmung des EVU/ ZB zulässig.

### 7.1.5.2

Im Falle des Abschlusses eines Grundsatz-INV nach Ziffer 7.1.1.1 oder einer Einzelnutzungsvereinbarung nach Ziffer 7.1.1.2 a) durch einen ZB, der nicht EVU ist, zeigt dieser der UBB unverzüglich, spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Abschlusses der Einzelnutzungsvereinbarung, an, welches von ihm gemäß § 6 Abs. 1 EIBV zu benennende EVU in die Rechte und Pflichten des ZB aus den genannten Verträgen an Stelle des ZB eintritt und zu welchem Zeitpunkt der Eintritt wirksam werden soll.

## 7.1.6 Nutzermehrheit

Sind aus einem Vertragsverhältnis mehrere EVU/ ZB berechtigt und/ oder verpflichtet, haften diese hinsichtlich der von ihnen übernommenen vertraglichen Pflichten als Gesamtschuldner; ihnen obliegt die Beachtung kartell- und wettbewerbsrechtlicher Vorschriften.

## **7.2 bleibt frei**

## **7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen**

### **7.3.1 Grundsatz**

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

### **7.3.2 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk**

Für die Nutzung gilt neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk der UBB (Ziffer 2.3.4 sowie Anlage 1 zu den SNB/NBS UBB).

### **7.3.3 Anforderungen an das Personal des EVU**

#### **7.3.3.1**

Das eingesetzte Personal des EVU, soweit es sich um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

#### **7.3.3.2**

Das EVU stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung von Zugtrassen bzw. sonstigen Anlagen und Einrichtungen erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie Kenntnisse der Richtlinien und Unterlagen besitzt.

#### **7.3.3.3**

Die UBB vermittelt auf Wunsch dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die Möglichkeit zum Erwerb der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse.

#### **7.3.3.4**

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

#### **7.3.3.5**

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU. Ziffer 7.1.5 bleibt unberührt.

### 7.3.4 Arbeitsschutz

Das EVU/ ZB und die UBB arbeiten im Sinne des § 8 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen.

Das EVU/ ZB stellt sicher, dass seine Beschäftigten vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten in Betrieben der UBB und danach jährlich zum 01.06. hinsichtlich der Gefahren für ihre Sicherheit und Gesundheit angemessene Anweisungen erhalten haben. Das EVU/ ZB weist dies ggf. nach. Die UBB behält sich vor, sich darüber i. S. des § 8 Abs. 2 Arbeitsschutzgesetz zu vergewissern.

### 7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen

#### 7.3.5.1 Informationen der UBB an das EVU

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.

Näheres regelt Ziffer 3.4 der SNB/NBS UBB.

#### 7.3.5.2 Informationen des EVU an die UBB

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

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, nicht RIC/ RIV-fähige Fahrzeuge; außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),
- d) andere, ggf. für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben.  
Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat das EVU der UBB rechtzeitig die Abfahrtsbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks im Sinne von Ziffer 7.3.2 zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der Usedomer Bäderbahn GmbH in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung dieser Richtlinien, insbesondere eine abgeschlossene wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des EVU aus Ziffer 7.3.6 zu unterstellen.
- e) bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Zügen sind mindestens folgende Informationen zur Verfügung zu stellen:

Zusammensetzung des Zuges,

UN-Nummern der beförderten gefährlichen Güter,

Einreihung der Wagen im Zug,

und Masse der Ladung.

Die Zurverfügungstellung dieser Informationen vor Abfahrt eines Zuges ist nicht erforderlich, wenn das EVU der UBB die Informationen zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung schnell und uneingeschränkt zur Verfügung stellen kann. Hierzu ist es erforderlich, dass das EVU mindestens über eine durchgängig besetzte Leitstelle und ein EDV-System verfügt, aus dem die gespeicherten Informationen jederzeit abgerufen und der Usedomer Bäderbahn GmbH zur Verfügung gestellt werden können.

### **7.3.5.3 Betriebliche Ansprechpartner**

Im Grundsatz-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 7.4) festzulegen, soweit diese nicht in den Richtlinien gem. Ziffer 7.3.2 festgelegt sind.

### **7.3.5.4 Sonstiges**

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt über die Vollständigkeit des Regelwerks bzw. von Unterlagen im Sinne von Ziffer 7.3.2 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.

## **7.3.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU**

### **7.3.6.1**

Die im Regelbetrieb zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU 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.

### **7.3.6.2**

Andere als die für den Regelbetrieb verwendeten Fahrzeuge müssen ebenfalls den Vorschriften nach Ziffer 7.3.6.1 entsprechen und dürfen nur mit Zustimmung der Usedomer Bäderbahn GmbH und nach Regelung der Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU Fahrzeuge ohne Zustimmung, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden.

### **7.3.6.3**

Für die den Bestimmungen der EBO entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich das EVU verantwortlich. In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten insoweit als Fahrzeuge des EVU. Wird die Usedomer Bäderbahn GmbH gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten in Anspruch genommen, gilt Ziffer 7.5.1, Satz 2 entsprechend.

### **7.3.6.4**

Erfordert ein Verstoß des EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 7.3.2 oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des EVU, setzt das EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die Usedomer Bäderbahn GmbH das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des

EVU durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 7.3.8 gilt entsprechend.

### **7.3.7 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen**

#### **7.3.7.1**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH bzw. das von ihr dazu legitimierte Personal kann, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (z. B. nicht bei Ausbildungs- oder Prüfungsfahrten des EVU) nach vorheriger Abstimmung in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

### **7.3.8 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis**

#### **7.3.8.1**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH kann sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, ob

a) das EVU den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,

b) das EVU seinen - sich insbesondere aus den Ziffern 7.3.1 bis 7.3.4 ergebenden – vertraglichen Verpflichtungen nachkommt.

Zu diesem Zweck kann das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute 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.

#### **7.3.8.2**

Auf Nachfrage weist das EVU nach, dass es die ihm bzw. seinen Personalen obliegenden Verpflichtungen gemäß den Ziffern 7.3.2 und 7.3.3 erfüllt.

## **7.4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung**

### **7.4.1 Betriebsstörungen**

#### **7.4.1.1**

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

#### **7.4.1.2**

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

#### **7.4.1.3**

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, informiert die Usedomer Bäderbahn GmbH das EVU nach den Bestimmungen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerkes (Ziffer 7.3.2).

#### **7.4.1.4**

Die Usedomer Bäderbahn GmbH wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien gem. Anlage 1 der SNB/ NBS UBB an.

### **7.4.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (z. B. Verspätungen oder Umleitungen) insbesondere aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelt- oder Witterungseinflüssen, unabwendbaren Ereignissen und Arbeitskämpfmaßnahmen im Bereich der Vertragspartner sowie anderer Eisenbahnunternehmen gehören zum allgemeinen Betriebsrisiko. Sie gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon betroffenen Vertragspartners und berechtigen diesen nicht zur Verweigerung seiner vertraglichen Rechte

und Pflichten. Ziffer 7.1.4 und das Anreizsystem i.S. von § 21 Abs. 1 EIBV gemäß Ziffer 6.1.2.1 der SNB/NBS UBB bleiben hiervon unberührt. Die Usedomer Bäderbahn GmbH wendet die Richtlinien an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Richtlinien sind Bestandteil der SNB/NBS UBB und können beim Eisenbahnbetriebsleiter der UBB per E-Mail ([UBBGmbH@t-online.de](mailto:UBBGmbH@t-online.de)) angefordert werden.

### **7.4.3 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 vereinbar ist, sich Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU nicht ergeben oder diese keine Einwendungen gegen solche Auswirkungen erhoben haben. Durch die ggf. notwendigen Umwegfahrten entstehen dem EVU keine zusätzlichen Trassenentgelte.

### **7.4.4 Räumung der benutzten Infrastruktur**

#### **7.4.4.1**

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.

### **7.4.5 Gefahren für die Umwelt**

#### **7.4.5.1 Umweltgefährdende Einwirkungen**

Kommt es im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des EVU zu umweltgefährdenden Emissionen oder werden umweltgefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in Infrastrukturbestandteile der Usedomer Bäderbahn GmbH eingetragen oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich den jeweils zuständigen FdI zu verständigen. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege, wobei diese Meldung die Verantwortung des EVU für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegenden gesetzlichen Pflichten (z. B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt lässt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Serviceeinrichtungen der Usedomer Bäderbahn GmbH, Bahnhöfen oder Teilen von diesen notwendig, trägt das verursachende EVU die Kosten. Das EVU führt alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind. Die Usedomer Bäderbahn GmbH ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des EVU durchführen zu lassen. Ist eine Zuordnung nicht möglich, so bestimmt sich die Haftung nach Ziffer 7.5.2.

#### **7.4.5.2 Betanken von Schienenfahrzeugen**

Das EVU ist verpflichtet, seine Fahrzeuge nur an hierfür eingerichteten Stellen zu betanken, an denen mittels baulicher Anlagen ein ausreichender Gewässerschutz gewährleistet ist. Eventuelle Ausnahmen regelt die TRbF 30 (Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten; 30: Füllstellen, Entleerstellen und Flugfeldbetankungsstellen, Ausgabe Februar 2002, (Bundesarbeitsblatt (BArbBl 2/2002, S. 66)). Im Falle eines Verstoßes hat das EVU der Usedomer Bäderbahn GmbH eventuelle Schäden zu ersetzen und die Usedomer Bäderbahn GmbH von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen.

### **7.4.5.3 Inanspruchnahme der Usedomer Bäderbahn GmbH als Zustandsstörerin**

Ist die Usedomer Bäderbahn GmbH ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der Usedomer Bäderbahn GmbH entstehenden Kosten. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

## **7.5 Haftung**

### **7.5.1 Grundsatz**

#### **7.5.1.1**

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit diese Nutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

#### **7.5.1.2**

Im Verhältnis zwischen Usedomer Bäderbahn GmbH und EVU/ ZB wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 2.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

### **7.5.2 Unbekannter Schadensverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, durch welchen Vertragspartner ein Schaden bei Dritten verursacht worden ist, haften beide Vertragspartner zu gleichen Teilen. Haften weitere EVU aufgrund dieser Klausel für das betreffende Schadenereignis, ist dies bei der Bemessung des Haftungsbetrags entsprechend zu berücksichtigen.

### **7.5.3 Haftpflichtversicherung**

Das EVU weist vor Aufnahme des Verkehrs nach, dass es 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. Es weist den Fortbestand zum 01.06. jedes Jahres nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der Usedomer Bäderbahn GmbH unverzüglich an.

### **7.5.4 Verzug**

#### **7.5.4.1**

Befindet sich das EVU/ der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung (Ziffer 6.5.5.1) weiterhin im Verzug (§ 286 BGB) und kommt es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die Usedomer Bäderbahn GmbH aus der Sicherheit (Ziffer 6.5.5.3) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gemäß Ziffer 7.4 geltend machen, sofern die Forderungen der Höhe und dem Grunde nach unbestritten sind. Ansonsten ist die Usedomer Bäderbahn GmbH berechtigt, Vorauszahlung gemäß Ziffer 6.5.5.6 zu verlangen. Einer weiteren Ankündigung bedarf es nicht.

### 7.5.4.2

Bei Zahlungsverzug hat das EVU/ ZB Verzugszinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz zu zahlen. Des Weiteren werden für jede schriftliche Mahnung 50,00 EURO als pauschalierte Mahnkosten erhoben.

### **7.5.5 Ungerechtfertigte Preisvorteile**

Preisvorteile aufgrund der Liste der Entgelte für Trassen werden widerrufen, wenn ihre Voraussetzungen nicht erfüllt werden oder entfallen sind. Zu Unrecht gewährte Preisvorteile sind zurückzuzahlen.

### **7.5.6 Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner**

Das EVU/ der ZB kann gegen Forderungen der Usedomer Bäderbahn GmbH nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.



# Anlage 1

## Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk

Die Veröffentlichung des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks der UBB erfolgt im Internet. Es ist identisch mit dem der DB Netz AG.

Der Nachweis der Bekanntgaben erfolgt unter dem Link:

[http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/snb/snb\\_ab\\_april\\_2006/anlage1\\_snb2008.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/snb/snb_ab_april_2006/anlage1_snb2008.pdf)

Die Zusammenstellung des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks erfolgt unter dem Link:

[http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/snb/snb\\_ab\\_april\\_2006/anlage2\\_snb2008.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/snb/snb_ab_april_2006/anlage2_snb2008.pdf)