



**Benutzungsbedingungen und Allgemeine
Geschäftsbedingungen für das Schienen-
netz und die Serviceeinrichtungen der
UBB Polska (SNB/NBS UBB Polska)
Fahrplan 2010/11**

Beschluss
des Vorstandes der UBB Polska Sp. z o.o. Świnoujście [Swinemünde]
vom 02. August 2009

zur Annahme der "Benutzungsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Schienennetz und die Serviceeinrichtungen der UBB Polska (SNB/NBS UBB Polska) - Fahrplan 2009/10".

Der Vorstand der UBB Polska Sp. z o.o. beschließt wie folgt:

§ 1

Er legt die "Benutzungsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Schienennetz und die Serviceeinrichtungen der UBB Polska (SNB/NBS UBB Polska) - Fahrplan 2009/10" für die Gesellschaft UBB Polska Sp. z. o.o. fest und nimmt diese an.

§ 2

Die "SNB/NBS UBB Polska - Fahrplan 2009/10" gelten ab dem Tag der Bestätigung durch den Präsidenten des Amtes für Eisenbahntransport.

§ 3

Der Beschluss tritt mit dem Tag der Beschlussfassung in Kraft.

Jörgen Boße

Andreas Zylka

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines	1
1.1 Einleitung	1
1.2 Geltungsbereich	1
1.2.1 UBB Polska sp. z o. o.	1
1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB/NBS UBB Polska	2
1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum	2
1.5 Ansprechpartner	2

2 Zugangsbedingungen	3
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 Polska	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 bleibt frei	5
2.3.4 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk und Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken	6
2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)	7
2.5 Lauffähigkeit	7
2.6 Gefahrgut	7

3 Infrastruktur	8
3.1 Einleitung	8
3.2 Infrastrukturbeschreibung	8
3.2.1 Streckennetz	8
3.2.2 Strecke 6778: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze	9
3.2.3 bleibt frei	10
3.2.4 bleibt frei	10
3.2.5 bleibt frei	10
3.2.6 bleibt frei	10
3.2.7 Serviceeinrichtungen	11
3.3 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	12
3.3.1 Gefahrgut	12
3.3.2 Dampflokomotiven	12
3.3.3 Ökologische Restriktionen	12
3.3.4 Brückenrestriktionen	12
3.3.5 Besondere Schienenwege	12
3.3.6 Überlastete Schienenwege	12
3.4 Verfügbarkeit der Infrastruktur	13
3.4.1 Streckenöffnungszeiten	13

Inhaltsverzeichnis

3.4.2	Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	13
3.4.3	Räumung benutzter Infrastruktur	14
3.5	Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB Polska	14
3.5.1	Inbetriebnahmen	15
3.5.2	Abgabe von Infrastruktur	15
<hr/>		
4	Kapazitätszuweisung	16
4.1	Schienenwege	16
4.1.1	Netzfahrplan	16
4.1.2	Gelegenheitsverkehr	23
4.1.3	Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen	25
4.1.4	Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	26
4.1.5	Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte	27
4.2	Serviceeinrichtungen	28
4.2.1	Nutzungsvertrag	28
4.2.2	Entgelt	28
4.3	Anmeldung	28
4.3.1	Inhalt und Form	28
4.3.2	Zeitpunkt	28
4.4	Grundsätze der Vergabe von Serviceeinrichtungen	28
4.4.1	28	
4.4.2	28	
4.4.3	28	
4.4.4	28	
4.5	Nutzungsänderungen	28
4.6	Unberechtigte Nutzung von Serviceeinrichtungen	29
4.6.1	29	
4.6.2	29	
4.7	Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen	30
4.7.1	Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement	30
4.7.2	Zu benachrichtigende Stellen	30
4.7.3	Notfallmanagement	30
4.7.4	Busnotverkehr im Personenverkehr	31
4.7.5	Ansprechpartner	31
4.8	Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur	31
4.9	Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen	31
4.10	Rahmenverträge	31
<hr/>		
5	Leistungen	33
5.1	Einleitung	33
5.2	Pflichtleistungen	33
5.3	Zusatzleistungen	33
5.4	Nebenleistungen	35

Inhaltsverzeichnis

6 Entgeltgrundsätze	36
6.1 Trassenpreissystem	36
6.1.1 Nutzungsabhängige Komponente	37
6.1.2 Leistungsabhängige Komponente	38
6.1.3 Sonstige Entgeltkomponenten	42
6.1.4 Sonstiges	43
6.2 Anlagenpreissystem	44
6.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten	44
6.2.2 Leistungsabhängige Komponenten	44
6.2.3 Anreizsystem	44
6.2.4 Neben- und Verbrauchskosten	44
6.2.5 Öffnungszeiten	44
6.2.6 Zahlungsbedingungen	44
6.2.7 Sonstiges	44
6.3 Zusatzleistungen	44
6.4 Nebenleistungen	45
6.5 Nutzungsentgelt	46
6.5.1 Berechnungsgrundlage	46
6.5.2 Umsatzsteuer	46
6.5.3 Zahlungsbedingungen	46
6.5.4 Ausschluss von Einwendungen	46
6.5.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen	46
7 Sonstige Bestimmungen	48
7.1 Allgemeines	48
7.1.1 Abschluss der Verträge zur Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	48
7.1.2 Umfang der Nutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	49
7.1.3 Nichtnutzung von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen	49
7.1.4 Infrastrukturqualität	49
7.1.5 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	50
7.1.6 Nutzermehrheit	50
7.2 bleibt frei	51
7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen	51
7.3.1 Grundsatz	51
7.3.2 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk	51
7.3.3 Anforderungen an das Personal des EVU	51
7.3.4 Arbeitsschutz	52
7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen	52
7.3.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU	53
7.3.7 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	54
7.3.8 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis	55
7.4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung	55
7.4.1 Betriebsstörungen	55
7.4.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	55
7.4.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	56
7.4.4 Räumung der benutzten Infrastruktur	56

Inhaltsverzeichnis

7.4.5	Gefahren für die Umwelt	56
7.5	Haftung	57
7.5.1	Grundsatz	57
7.5.2	Unbekannter Schadensverursacher	57
7.5.3	Haftplichtversicherung	57
7.5.4	Verzug	57
7.5.5	Ungerechtfertigte Preisvorteile	58
7.5.6	Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner	58

Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
ABN	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz (Gesetz vom 28. März 2003 über Eisenbahntransport/ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym)
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
APS	Anlagenpreissystem
aT	außergewöhnliche Transporte
BAV	Bundesamt für Verkehr (es gibt keine Entsprechung in Polen)
BdS	Betreiber der Schienenwege
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Infrastrukturministerium/ Ministerstwo Infrastruktury)
BÜ	Bahnübergang/Bahnübergänge
BZ	Betriebszentrale
Bza	Beförderungszusage
EBA	Eisenbahn-Bundesamt (Eisenbahnaufsichtsamt/ Urząd Transportu Kolejowego – UTK)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Verordnung des Infrastrukturministers vom 27. Februar 2009 in Sachen Bedingungen des Zugangs zur und der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur/ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej)
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 ((i) Gesetz vom 31. März 2004 über die Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene/ Ustawa z dnia 31 marca 2004 o przewozie koleją towarów niebezpiecznych; (ii) Gesetz vom 28. Oktober 2002 über die Beförderung von Gefahrgut auf der Straße/ ustawa z dnia 28 października 2002 o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych)
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

Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
NFLS	Notfalleitstelle
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsvereinbarung
OSS	One-Stop-Shop
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RIC	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr
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

Anlage 2a bis 2f: Trassenanmeldeformulare

1 Allgemeines

Diese Benutzungsbedingungen enthalten Allgemeine Geschäftsbedingungen.

1.1 Einleitung

Mit den Benutzungsbedingungen (SNB/NBS UBB Polska) veröffentlicht die UBB Polska sp. z o. o. (UBB Polska) gemäß Art. 32 des polnischen AEG und § 19 polnischen 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 UBB Polska ermöglichen und erleichtern. In den SNB/NBS finden Sie Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für die Nutzung des Schienennetzes und der Serviceeinrichtungen der UBB Polska. Darüber hinaus informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz und den Serviceeinrichtungen.

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

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

Die Geschäftssprache der UBB Polska ist deutsch. Diese SNB/NBS UBB Polska werden in deutscher und in polnischer Sprache zur Verfügung gestellt. Alle anderen Unterlagen (auch die Anlagen dieser SNB/NBS UBB Polska) sowie jeglicher geschäftlicher Schriftverkehr erfolgt im grenzüberschreitenden Verkehr in deutscher und im innerpolnischen Verkehr in polnischer Sprache!

1.2 Geltungsbereich

1.2.1 UBB Polska sp. z o. o.

Die SNB/NBS UBB Polska gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Anmeldung und Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen sowie sonstiger nutzungsbezogener Leistungen der UBB Polska durch Zugangsberechtigte (ZB) nach Art. 29 bis 36 des polnischen AEG ergibt. Sie gelten ebenfalls für die Geschäftsbeziehungen der UBB Polska mit Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen sowie, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, soweit diese in gleicher Weise Leistungen in Anspruch nehmen wie EVU/ZB.

Als Trassengleise im Sinne dieser SNB/NBS UBB Polska 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:

Vorstand:	Hr. Boße	Tel.: 0049 38378 / 27 10
Prokurist der UBB:	Hr. Kohl	Tel.: 0049 38378 / 27 116, 0049 175 / 265 62 62
stv. Eisenbahnbetriebsleiter der UBB:	Hr. Mißlitz	Tel.: 0049 38378 / 27 1315, 0049 175 / 265 62 72
	Hr. Burchardt	Tel.: 0049 38378 / 27 123, 0049 175 / 265 62 10

1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB/NBS UBB Polska

Die SNB/NBS der UBB Polska treten mit der Veröffentlichung am 2. August 2009 mit Wirkung zum 02. Dezember 2009 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 Polska und Änderungen der SNB/NBS UBB Polska werden via Internet unter der Adresse www.ubb-online.com unter der Rubrik Unternehmen > Business Center (<http://www.ubb-online.com/de/bcenter.html>) veröffentlicht.

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

Info@ubb-online.com

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

Herausgeber der SNB/NBS UBB Polska:

UBB Polska sp. z o. o.
Wybrzeże Władysława IV 22
PL 72-600 Świnoujście

1.5 Ansprechpartner

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

Vorstand:	Hr. Boße	Tel.: 0049 38378 / 27 10
Prokurist der UBB:	Hr. Kohl	Tel.: 0049 38378 / 27 116, 0049 175 / 265 62 62
stv. Eisenbahnbetriebsleiter der UBB:	Hr. Mißlitz	Tel.: 0049 38378 / 27 1315, 0049 175 / 265 62 72
	Hr. Burchardt	Tel.: 0049 38378 / 27 123, 0049 175 / 265 62 10

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

Leiter Betrieb Hr. Burkhardt Tel.: 0049 38378 / 27 115, 0049 175 / 265 62 70

in Verbindung.

2 Zugangsbedingungen

2.1 Einleitung

Für den Zugang zum Schienennetz und den Serviceeinrichtungen der UBB Polska 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 d.h. die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland und Zugangsberechtigte im Sinne des Art. 29a des polnischen 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 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 Polska ist die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt (Art. 43 Abs. 1 bzw. Abs. 2, Art. 44 des polnischen AEG). Dazu wird – unbeschadet der Regelung für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Art. 43 Abs. 3 des polnischen AEG - eine Betriebsgenehmigung (Lizenz) verlangt, die nach Art. 45 Abs. 1 des polnischen AEG bei dem UTK zu beantragen ist. Soweit Sie als EVU oder als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen will, die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska benutzen wollen, bedürfen Sie hierfür einer Sicherheitsbescheinigung (Art. 18 Abs. 1 Nr. 2 des polnischen AEG unter Beachtung Abs. 3). 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 beim UTK.

Die Genehmigung ist gem. Art. 46 des polnischen 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.utk.gov.pl oder bei den Ansprechpartnern der Genehmigungsbehörden.

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

Eine weitere rechtliche Zugangsbedingung gemäß § 20 Abs. 1 des polnischen EIBV ist der Abschluss eines Grundsatz-INV auf Grundlage der jeweils gültigen "Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska". Die ABN UBB Polska sind verbindlicher Bestandteil der SNB/NBS UBB Polska und werden in Kapitel 7 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) der Bundesrepublik Deutschland erfüllen, da es sich ausschließlich um grenzüberschreitende Verkehre handelt. 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.

Die Schienenfahrzeuge des Beförderers müssen darüber hinaus den technischen Anforderungen, wie in der Verordnung des Ministers für Infrastruktur vom 12. Oktober 2005 in Sachen allgemeiner Anforderungen an die technische Nutzung von Schienenfahrzeugen (GBl. Nr. 212, Pos.1771 mit nachtr. Änd.) beschrieben, entsprechen.

Jedes Schienenfahrzeug muss ein technisches Eignungszeugnis besitzen, welches vom Beförderer ausgestellt wird und bestätigt, dass das Schienenfahrzeug technisch geeignet ist.

Näheres finden Sie unter www.utk.gov.pl

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 UBB Polska 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. Störwirkung 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 Fahrzeugs und der UBB Polska vereinbart. Sie wird je nach Einsatzbereich für einzelne Relationen, Teilnetze oder für das gesamte Streckennetz der UBB Polska erteilt.

2.3.3 bleibt frei

bleibt frei

2.3.4 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk und Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken

Hinweise und Erläuterungen zur Zusammenstellung

Die UBB Polska 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 Polska. 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
D-76133 Karlsruhe

Tel.: 0049 721 938 5965
Fax: 0049 721 938 5509
Email: 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 Berichtigungen/Bekanntgaben zu den Regelwerken erhalten.

Die Richtlinie 123pl erhalten Sie abweichend unter folgender Adresse:

UBB Polska sp. z o. o.
Leiter Betrieb
Wybrzeże Władysława IV 22
PL 72-600 Świnoujście

Tel.: 0049 38378 27 115
Fax: 0049 038378 27 114
Email: Info@ubb-online.com

Gewährleistung der Sicherheit und Einheitlichkeit im Eisenbahnbetrieb

Die Anwendung und Beachtung der aufgeführten Regelwerke durch die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska 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 des UTK 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“.

Eine Zulassung oder Genehmigung des UTK ist grundsätzlich erforderlich. Die jeweilige Zuständigkeit ist beim UTK in Warschau zu erfragen. 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 UBB Polska, 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

Gefahrguttransporte sind auf diesem Streckenabschnitt nicht zulässig.

3 Infrastruktur

3.1 Einleitung

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

- 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 Polska 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 Polska untergliedert nach den einzelnen Strecken, die nachfolgend erläutert werden.

3.2.2 Strecke 6778: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze

Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze	
Streckennummer	6768
KV-Kodifizierung	auf Anfrage
Streckenklasse - Radsatzlast [t] - Meterlast [t/m]	D4 22,5 8
Anzahl der Streckengleise	eingleisig
Trassenlänge [km]	1,4
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
Kommunikationssystem der Strecke	analoger Zugfunk
Streckenöffnungszeiten	nicht durchgehend geöffnet
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)	stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

3.2.3 bleibt frei

3.2.4 bleibt frei

3.2.5 bleibt frei

3.2.6 bleibt frei

Streckenklassen

Die Strecken der UBB Polska 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]
D 4 ¹⁾	22,5 t	8,0 t/m	
D 3	22,5 t	7,2 t/m	
D 2	22,5 t	6,4 t/m	
CM 4 ²⁾	21 t	8,0 t/m	
CM 3 ²⁾	21 t	7,2 t/m	
CM 2 ²⁾	21 t	6,4 t/m	
CE ²⁾	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	
C 3	20 t	7,2 t/m	
C 2	20 t	6,4 t/m	
B 2	18 t	6,4 t/m	
B 1	18 t	5,0 t/m	
A	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 Polska betreibt derzeit keine Serviceeinrichtungen.

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

Gefahrguttransporte sind auf diesem Streckenabschnitt nicht zulässig.

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

bleibt frei

3.3.5 Besondere Schienenwege

Die UBB Polska hat keine Besonderen Schienenwege ausgewiesen.

3.3.6 Überlastete Schienenwege

Die UBB Polska 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 Burkhardt, Leiter Betrieb, Tel: 0049 38378 / 27 115

erfragt werden.

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der UBB Polska 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 Polska 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 Polska 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 Polska ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

3.4.2.2

Die UBB Polska 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 Polska 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 geltenden Regelwerks und der dort festgelegten Termine rechtzeitig mit dem EVU/

ZB abzustimmen. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die UBB Polska 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 Polska 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 Polska alle im jeweiligen Einzelfall erforderliche Maßnahmen (gem. Art. 5 Abs. 5 des polnischen AEG). 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 Polska 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 Polska auf deren Antrag entsprechend § 5 Abs. 1 der polnischen Verordnung vom 30. April 2007 über gefährliche Unfälle, Unfälle sowie Zwischenfälle auf den Eisenbahnlagen. 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 Polska die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen.

3.5 Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB Polska

Nachfolgend haben wir für Sie bedeutende Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen zusammengestellt, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt in Betrieb gehen werden:

3.5.1 Inbetriebnahmen

Die UBB Polska beabsichtigt derzeit nicht, weitere Infrastruktur in Betrieb zu nehmen.

3.5.2 Abgabe von Infrastruktur

Die UBB Polska hat keine Infrastruktur zur Abgabe ausgewiesen.

4 Kapazitätszuweisung

4.1 Schienenwege

Auf dem Schienennetz der UBB Polska verkehren täglich rund 100 Züge. Für alle diese Züge konstruiert die UBB Polska 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 Polska sind daher gesetzliche Fristen (gem. dem polnischen AEG und EIBV) sowie die ansonsten geltenden Fristen für die Trassenanmeldung zu beachten.

Die UBB Polska 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 Burkhardt, Leiter Betrieb, Tel: 0049 38378 / 27 115

Für die Trassenanmeldung und Trassenkonstruktion sind ausschließlich die nachfolgenden Bestimmungen maßgeblich. Trassenanmeldungen werden im grenzüberschreitenden Verkehr nur in deutscher und im innerpolnischen Verkehr nur in polnischer Sprache entgegengenommen (siehe auch Punkt 1.1)

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 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 Polska Montag bis Freitag ausgenommen Feiertage des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

4.1.1.6 Trassenbearbeitung

4.1.1.6.1 Trassenkonstruktion

Die UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska zu dokumentieren.

4.1.1.7.2

Wird bei den Koordinierungsgesprächen keine Lösung gefunden, werden die Beteiligten von der UBB Polska 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 gemäß Art.30 Abs. 2, 2a, 2b, 2c, 3 des polnischen AEG 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 Polska vorbehaltlich der Rechte der EVU/ ZB, die sich aus Art. 31 des polnischen AEG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 30 des polnischen AEG nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

grenzüberschreitende Zugtrassen

vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr

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 UBB Polska unter Aufsicht des Präsidenten des UTK die Entgelte für die streitigen Trassen gegenüberzustellen und gemäß § 3 Abs. 8 des polnischen EIBV jener Trasse, für welche das höhere Entgelt zu erzielen ist, den Vorrang einzuräumen (sog. Auktion).

Die Berechnung der Entgelte berücksichtigt alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode auf den Strecken der UBB Polska 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 UBB Polska die betroffenen EVU/ ZB auf, innerhalb von fünf Arbeitstagen unter Aufsicht des Präsidenten des UTK 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 (sog. Auktion).

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 UBB Polska gegenzeichnen. Hierbei handelt es sich um ein Vertragsangebot im Sinne von Art. 30 des polnischen AEG .

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 UBB Polska 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 Polska benannten Frist veröffentlicht.

4.1.1.10.1 Beabsichtigte Trassenangebote

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übergibt die UBB Polska den EVU/ ZB eine tabellarische Darstellung des beabsichtigten Trassenangebots, dass 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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.

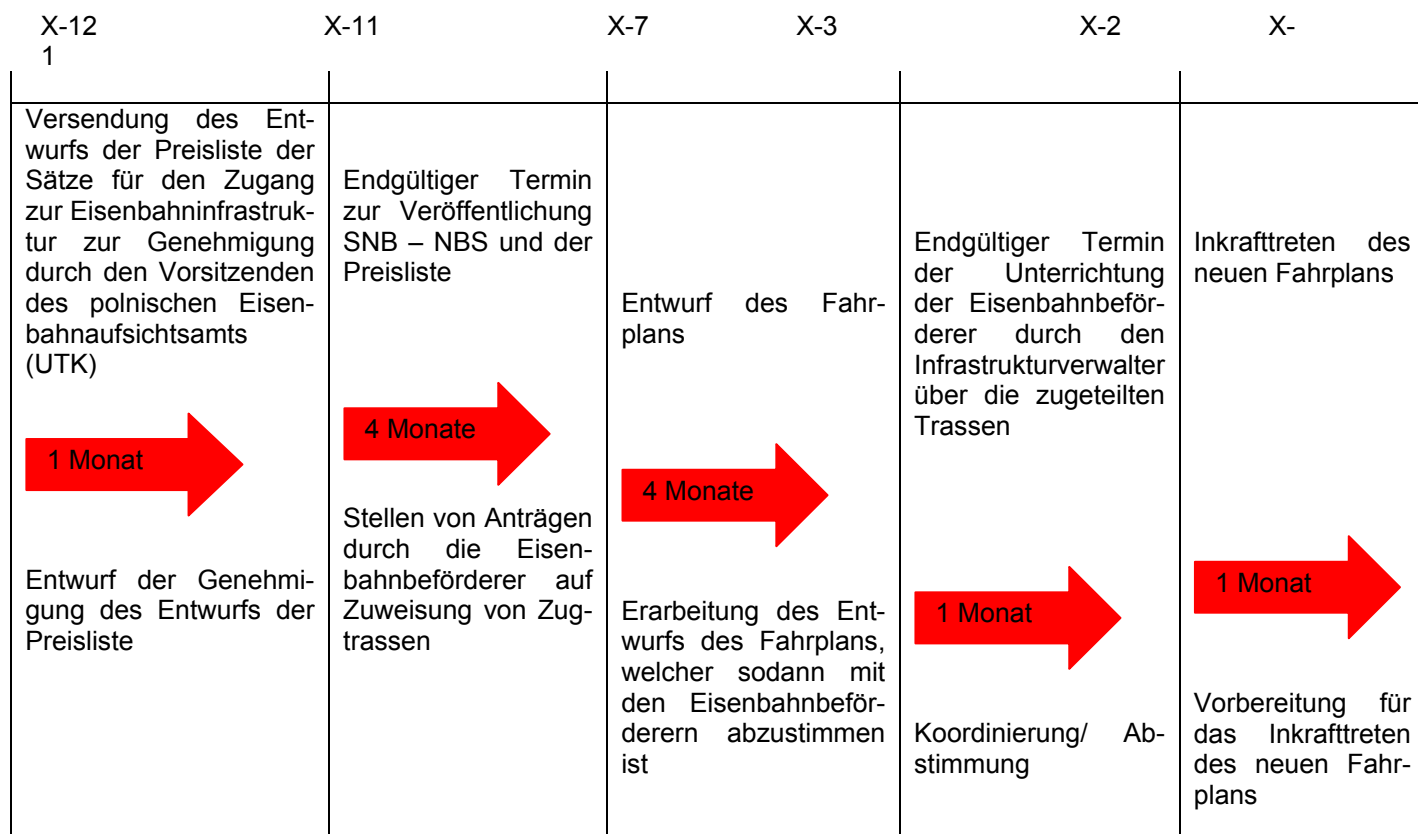
Die Zusendung des künftigen Netzfahrplanes zur Stellungnahme erfolgt innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Antragstellung bei der UBB Polska. Die Antragstellung hat per E-Mail an

Info@ubb-online.com

zu erfolgen.

b) Übersicht über die Fristen im Zuweisungsverfahren nach dem polnischen AEG und EIBV

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



11 Monaten vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans
Monats Dezember

der zweite Samstag des

4.1.2 Gelegenheitsverkehr

4.1.2.1 Allgemeines

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr 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. Es sind ausschließlich die Vordrucke nach Anlage 2a bis 2f zu verwenden!

4.1.2.3 Fehlende oder untaugliche Angaben

Fehlende oder untaugliche Angaben (Ziffer 4.1.1.3) fordert die UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) 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 UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) innerhalb einer Stunde.

Abweichend davon beträgt die Bearbeitungsfrist auch für kurzfristige Anmeldungen, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, 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 UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) innerhalb von fünf Arbeitstagen.

4.1.2.5.2 Besonders aufwändige Bearbeitung

In folgenden Fällen liegt eine besonders aufwändige Trassenbearbeitung bei der UBB Polska 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 UBB Polska wird alle Anstrengungen unternehmen, auch nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen unverzüglich zu bearbeiten.

Hinsichtlich des durch die nicht fristgerechte Anmeldung der UBB Polska entstandenen Aufwands gilt Ziffer 4.1.1.4 letzter Satz entsprechend.

4.1.2.6 Trassenbearbeitung

Die UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 Polska an, die die Schienwege mehrerer Betreiber der Schienenwege (BdS) betreffen, wird die UBB Polska, sofern gewünscht, im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen unverzüglich zur Bearbeitung an die anderen betroffenen BdS weiterleiten. Die

UBB Polska 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 Usedomer Bäderbahn GmbH 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 UBB Polska besondere Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet werden. Das Erstellen von Genehmigungen für aT gehört zu den Zusatzleistungen der UBB Polska (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 UTK für das Aus- und Einsteigen ohne Bahnsteig,

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

eine Kostenübernahmeerklärung für alle zur Durchführung erforderlichen UTK-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 4.1.1.11.3.

4.1.5 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte

Gefahrguttransporte sind auf diesem Streckenabschnitt nicht zulässig.

4.2 Serviceeinrichtungen

bleibt frei

4.2.1 Nutzungsvertrag

bleibt frei

4.2.2 Entgelt

bleibt frei

4.3 Anmeldung

4.3.1 Inhalt und Form

bleibt frei

4.3.2 Zeitpunkt

bleibt frei

4.4 Grundsätze der Vergabe von Serviceeinrichtungen

4.4.1

bleibt frei

4.4.2

bleibt frei

4.4.3

bleibt frei

4.4.4

bleibt frei

4.5 Nutzungsänderungen

bleibt frei

4.6 Unberechtigte Nutzung von Serviceeinrichtungen

4.6.1

bleibt frei

4.6.2

bleibt frei

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 Polska 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 Polska 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 Polska.

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 UBB Polska (Leitstelle der UBB) verständigt.

4.7.3 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die Leitstelle der UBB Polska 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 UBB Polska. Der Notfallmanager der UBB Polska 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 Polska bietet Rahmenverträge zur langfristigen Nutzung von Schienenwegkapazitäten nach Art. 31 des polnischen AEG und § 21 des polnischen EIBV an.

Bei Abschluss eines Rahmenvertrages verpflichtet sich die UBB Polska, 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 Polska 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 mindestens drei Trassen.

Die Bandbreiten betragen hierbei mindestens:

+ / - 5 Minuten für den Personenverkehr

+ / - 15 Minuten für den Güterverkehr

Die UBB Polska 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 Art. 31 Abs. 4 des polnischen AEG möglich.

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 Art. 31 des polnischen AEG möglich. Für alle bis zum 10. April 2009 eingehenden Anträge wird der UBB Polska nach positiver Prüfung einen Vertrag anbieten, der für die Erstellung des Netzfahrplans 2010 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 Polska (siehe Ziffer 1.4) angefordert werden.

Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 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 einen Zeitraum festlegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss von Rahmenverträgen stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums werden veröffentlicht.

Auf Anfrage wird die UBB Polska 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 Polska unterscheidet gemäß der Anlage 1 zu dem polnischen AEG zwischen Pflichtleistungen, Zusatzleistungen und Hilfsleistungen. 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 Polska 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 UBB Polska 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 Polska 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 Polska. 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 Polska.

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

Änderung der angemeldeten Last

Größere Länge

Schwächeres Triebfahrzeug

Geänderte Höchstgeschwindigkeit

Geringere Bremsleistung

Änderung der Zugnummer oder Zuggattung

Laufwegänderungen und bestellte Umleitungen

Änderung einer aktivierten Bedarfstrasse

Außerplanmäßige Halte (außer Notfälle)

Änderung des Trassennutzers

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 UBB Polska Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden, wenn dies der UBB Polska 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 Polska darstellt.

5.4 Nebenleistungen

Die UBB Polska 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 UBB Polska 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 Leiter Betrieb der UBB per E-Mail (Info@ubb-online.com) angefordert bzw. erfragt werden.

6 Entgeltgrundsätze

6.1 Trassenpreissystem

Das Trassenpreissystem (TPS) der UBB Polska 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 Polska 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 Polska und wird einen Monat vor dem Fristbeginn, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können, im Internet unter 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 Polska-Strecken orientiert sich an den spezifischen Ausstattungselementen der Infrastruktur, berücksichtigt aber gleichzeitig die verkehrliche Bedeutung, die jeder Abschnitt als Teil der UBB Polska - 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

Zur Kategorie 2 gehören:

bleibt frei

▪ 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 Polska 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 Polska 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 Polska Fixpunkte bei der Erstellung des Fahrplans. Im Güterverkehr gibt es jedoch allgemein weniger Vorgaben als im Personenverkehr. Die UBB Polska 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

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

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:

bleibt frei

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.

Beispiele für Verspätungsursachen und deren Verantwortlichkeit		
Verantwortung des BdS - Stellwerk ... nicht besetzt - Fahrplan fehlt - Mängel-La-Stelle ... - Betra ... Sperrzeitüberschreitung - Oberbaustörung im km ... - BÜ ... gestört - Signal ... gestört - Weiche ... Bf. ... gestört - Zugmeldeleitung ... gestört - Achszähler gestört - Zugschlussbeobachteanlage gestört	Verantwortung des EVU - verspätete Übergabe ... - verspätete Abfahrbereitschaftsmeldung - keine Ablösung / kein Personal - erhöhtes Reisendenaufkommen - Tfz-Störung - Bremsstörung - Wagenstörung - Typhon gestört - fehlende Mbr - schwächeres Tfz - Tfz od. Wagen zugesetzt / abgesetzt	keine Verantwortlichkeit einer Partei - Zugfolge - Gefährliches Ereignis ... - Ursache bei UBB Polska - gefahrdroh. Witterung - Befahrbarkeit der Strecke erkunden - Anschluss - Bahnsteigwende ... auf ... - Polizei am Zug - Notbremse gezogen - Tfz- und BÜ-Störung (überlagende Störungen) - Netzausfall Bf. ... oder BÜ ...

ENTGELTGRUNDSÄTZE

- Streckenblock ... gestört	- außerplanmäßiger Halt	- Personen im Gleis ...
-----------------------------	-------------------------	-------------------------

Tägliche Auswertung

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

$$\begin{aligned} \text{Anzahl der pünktlichen Züge} \\ \text{Pünktlichkeit, Tag} &= \frac{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}} \\ \\ \text{Anteil Verspätungen Verursacher BdS} &= \frac{\text{Anzahl verspäteter Züge durch BdS}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}} \\ \\ \text{Anteil Verspätungen Verursacher EVU} &= \frac{\text{Anzahl verspäteter Züge durch EVU}}{\text{Anzahl der gefahrenen Züge}} \end{aligned}$$

(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.

$$\begin{aligned} \text{Summe Pünktlichkeit, Tage 1 bis n} \\ \text{Pünktlichkeit, Monat} &= \frac{\text{Anzahl}}{\text{Tage}} \cdot n \\ \\ \text{Summe Anteil Verspät. BdS, Tage 1 bis n} \\ \text{Anteil Verspätungen BdS, Monat} &= \frac{\text{Anzahl Tage n}}{\text{Anzahl Tage n}} \\ \\ \text{Summe Anteil Verspät. BdS, Tage 1 bis n} \\ \text{Anteil Verspätungen EVU, Monat} &= \frac{\text{Anzahl Tage n}}{\text{Anzahl Tage n}} \end{aligned}$$

(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 UBB Polska 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 Trassenpreisliste 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 Polska 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 Polska zuzurechnen ist, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die UBB Polska, 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 6.1.3.4 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 UBB Polska noch dem eines EVU zugeordnet werden kann.

6.1.4 Sonstiges

Die Trassenpreisliste ist nicht Bestandteil der SNB/ NBS UBB Polska. Sie wird gesondert innerhalb der hierfür geltenden Fristen, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können, veröffentlicht.

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

6.2 Anlagenpreissystem

bleibt frei

6.2.1 Nutzungsabhängige Komponenten

bleibt frei

6.2.2 Leistungsabhängige Komponenten

bleibt frei

6.2.3 Anreizsystem

bleibt frei

6.2.4 Neben- und Verbrauchskosten

bleibt frei

6.2.5 Öffnungszeiten

bleibt frei

6.2.6 Zahlungsbedingungen

bleibt frei

6.2.7 Sonstiges

bleibt frei

6.3 Zusatzleistungen

Zu den Zusatzleistungen der UBB Polska 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 UBB Polska 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 Polska bietet EVU, Aufgabenträgern bzw. Zweckverbänden und anderen Zugangsberechtigten nach Art. 29 bis 36 des polnischen AEG 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 UBB Polska 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

bleibt frei

6.5 Nutzungsentgelt

6.5.1 Berechnungsgrundlage

Grundlage für die Entgeltberechnung der UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska schriftlich anzuzeigen. Die Unterlassung rechtzeitiger Einwendungen gilt als Genehmigung. Die UBB Polska 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 UBB Polska verlangt, für ihre Leistungen von den EVU/ ZB, mit Ausnahme der Zugangsberechtigten im Sinne des Art. 29a des polnischen AEG, eine 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

6.5.5.8

Die UBB Polska 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 Polska 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 Art. 31 des polnischen AEG dar.

7.1.1.2

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der UBB Polska 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 Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska von jeglichen Ansprüchen Dritter im Zusammenhang mit der durch eigenmächtige Halte vorsätzlich verursachten Gefährdung und Verspätung frei.

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

7.1.1.5

§ 20 Abs. 1 Nr. 10 der polnischen 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 UBB Polska 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 Polska 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 Polska.

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 Polska berechtigt, den Einzelnutzungsvertrag nach Maßgabe des § 20 Abs. 1 Nr. 10 der polnischen 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 Polska berechtigt, zwingende Maßnahmen zur Sicherung bzw. Instandhaltung der Infrastruktur zu ergreifen, die aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse notwendig werden. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfanges 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 vertragsgemäßigem Zustand der Infrastrukturmerkmale der Trasse gemindert. Die vertraglich vereinbarten Infrastrukturmerkmale ergeben sich dabei aus dem Einzelnutzungsvertrag sowie den SNB/ NBS UBB Polska.

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 Polska zu vereinbaren.

7.1.5 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

7.1.5.1

Eine gesamthafte Übertragung der Rechte und Pflichten der UBB Polska auf eine Beteiligungsgesellschaft der UBB Polska, 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 Polska unverzüglich, spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Abschlusses der Einzelnutzungsvereinbarung, an, welches von ihm gemäß Art. 43 Abs. 1 bzw. Abs. 2, Art. 44 des polnischen AEG 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 Polska (Ziffer 2.3.4 sowie Anlage 1 zu den SNB/NBS UBB Polska).

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 der Bundesrepublik Deutschland 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 Polska 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 Polska arbeiten im Sinne des Art. 207 § 1 des polnischen Arbeitsgesetzes zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen.

Das EVU/ ZB stellt sicher, dass seine Beschäftigten vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten in Betrieben der UBB Polska 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 Polska behält sich vor, sich darüber i. S. des Art. 207 § 2 des polnischen Arbeitsgesetzes zu vergewissern.

7.3.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen

7.3.5.1 Informationen der UBB Polska an das EVU

Die UBB Polska 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 Polska 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 Polska 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 Polska.

7.3.5.2 Informationen des EVU an die UBB Polska

Das EVU stellt sicher, dass die UBB Polska 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 Polska 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 UBB Polska 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 Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska und nach Regelung der Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU Fahrzeuge ohne Zustimmung, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden.

Die Schienenfahrzeuge des Beförderers müssen den technischen Anforderungen, wie in der Verordnung des Ministers für Infrastruktur vom 12. Oktober 2005 in Sachen allgemeiner Anforderungen an die technische Nutzung von Schienenfahrzeugen (GBl. Nr. 212, Pos.1771 mit nachtr. Änd.) beschrieben, entsprechen.

Jedes Schienenfahrzeug muss ein technisches Eignungszeugnis besitzen, welches vom Beförderer ausgestellt wird und bestätigt, dass das Schienenfahrzeug technisch geeignet ist.

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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska in ihrem Betriebsführungsbereich, dem Personal des EVU Anweisungen erteilen. Das Personal des EVU hat die Anweisungen der UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska das EVU nach den Bestimmungen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerkes (Ziffer 7.3.2).

7.4.1.4

Die UBB Polska wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien gem. Anlage 1 der SNB/ NBS UBB Polska 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 § 8 des polnischen EIBV gemäß Ziffer 6.1.2.1 der SNB/NBS UBB Polska bleiben hiervon unberührt. Die UBB Polska wendet die Richtlinien an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Richtlinien sind Bestandteil der SNB/NBS UBB Polska und können beim Leiter Betrieb der UBB per E-Mail (Info@ubb-online.com) angefordert werden.

7.4.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die UBB Polska 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 erheben 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 UBB Polska nach vorheriger Mitteilung durch das EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die UBB Polska ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der UBB Polska 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 UBB Polska eingetragen oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich den jeweils zuständigen Fdl 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 UBB Polska, 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 UBB Polska 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 das Gesetz vom 31. März 2004 über die Beförderung von Gefahrgut auf der Schiene. Im Falle eines Verstoßes hat das EVU der UBB Polska eventuelle Schäden zu ersetzen und die UBB Polska von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen.

7.4.5.3 Inanspruchnahme der UBB Polska als Zustandsstörerin

Ist die UBB Polska ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt das EVU die der UBB Polska 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 UBB Polska 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 des Art. 47 Abs. 7 des polnischen AEG 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 (im Sinne des polnischen Zivilrechts) und kommt es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die UBB Polska 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 UBB Polska 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 UBB Polska nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.



Anlage 1

Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk

Anlage 2a bis 2f

Trassenanmeldeformulare

UBB Polska
Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska
Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk
Zusammenstellung

Seite 1 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
123pl	Notfallmanagement, Brandschutz	15.05.2010	
123pl.0100	Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0101	Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0110	Notfallhilfe vorbereiten	15.05.2010	
123.0117	Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge; Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0130	Selbstrettung	01.09.2008	
123pl.0140	Einsatzfall am Ereignisort	15.05.2010	
301	Signalbuch		
301	Signalbuch (SB)	13.12.2009 Bekanntgabe 2	Neue Bundesländer (DV), gültig bis 11.12.2010
301	Signalbuch (SB)	12.12.2010 Bekanntgabe 3	Neue Bundesländer (DV)
402	Trassenmanagement		
402.0101	Grundsätze	01.06.2009	
402.0202	Planungsprocedere; Trassenanmeldung	13.04.2010	
402.0203	Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	13.04.2010	
402.0204	Planungsprocedere; Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr	15.04.2008	
402.0205	Planungsprocedere; Nutzung der Bahnanlagen unter betrieblichen Sonderbedingungen	15.04.2008	
402.0206	Planungsprocedere; Abweichungen von Planungsparametern	15.04.2008	
402.0305	Trassenkonstruktion /-koordination; Baubetriebliche Zugregelung	01.02.2009	Schienenersatzverkehr
408	Züge fahren und Rangieren		
408.01 - 09	Züge fahren und Rangieren	13.12.2009 Bekanntgabe 8	Modulgruppe

UBB Polska
Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska
Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk
Zusammenstellung

Seite 2 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
408.11 - 19	Züge fahren und Rangieren	13.12.2010 Bekanntgabe 6	Modulgruppe (Regeln für Mitarbeiter mit Leitungs- u. Überwachungsfunktionen)
458	Außergewöhnliche Sendungen		
458.0101	Außergewöhnliche Sendungen annehmen und zulassen.	15.04.2008	
458.0102	Außergewöhnliche Sendungen verladen, abnehmen und kennzeichnen	15.04.2008	
458.0103	Außergewöhnliche Sendungen befördern	15.04.2008	
481	Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen		
481.0101	Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen	10.05.2005	
481.0201	Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks	10.05.2005	
481.0202	Gespräche über analogen Zugfunk führen	15.04.2008	
481.0205	Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz	15.04.2008	
481.0301	Gespräche über analogen Rangierfunk führen	10.05.2005	
482	Signalanlagen bedienen		
482.9001A03	Ortgestellte Weichen; Kennzeichnung der Hebelgewichte	10.12.2006	
482.9004	Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW)	01.11.2005	
483	Zugbeeinflussungsanlagen bedienen		komplett
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	15.04.2009	
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60 R, System PZB 90; I 60 ER 24, System PZB 90	13.04.2010	
483.0112	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90	01.05.2006	
483.0113	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 80, System PZB 90	01.10.2002	

UBB Polska
Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska
Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk
Zusammenstellung

Seite 3 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
483.0201	Linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner eil	01.10.2002	
483.0202	Linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80, Fahrzeugeinrichtungen	01.10.2002	
483.0301	Punktförmige Datenübertragungssysteme; Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge (GNT)	18.09.2000	
492	Triebfahrzeuge führen		
492.0001	Grundsätze	01.09.2004	
492.0753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie	01.07.2008	Entspricht VDV-Schrift 753
492.0755	Streckenkenntnis-Richtlinie	11.12.2005	Entspricht VDV-Schrift 755
810	Technischer Netzzugang für Fahrzeuge; Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes		komplett
810.0100	Zugangsvoraussetzungen	01.07.2004	
810.0250	Elektromagnetische Verträglichkeit	01.06.2003	810.0250
810.0300	Innovative Techniken auf Fahrzeugen	30.10.2006	
810.0300A01	Punktförmige Zugbeeinflussung, System 90 - PZB 90 -	30.10.2006	
810.0400	Probefahrten, Messfahrten, Überführungsfahrten	18.07.2008	
825	Baumaschinen einsetzen		komplett
825.0001	Grundlagen für den Baumaschineneinsatz; Grundsätze	01.04.2009	
825.0010	Grundlagen für den Baumaschineneinsatz; Regelungen für das Einsetzen von Baumaschinen erarbeiten - Rahmengliederung	01.04.2009	
825.0101-0109 825.0201-0209 usw. bis 825.9901-9909	Module für Maschinengruppen		Verzeichnis der Module in 825.0001 Anhang 1
825.0110-0199	Module für Bauarten		Verzeichnis der Module in 825.0001

UBB Polska Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk Zusammenstellung	Seite 4 von 4
--	----------------------

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
825.0210-0299 usw. bis 825.9910-9999			Anhang 1
931	Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung		
931.0001	Allgemeines	01.03.1999	
931.0002	Bauanforderungen für gleisfahrbare Baumaschinen, Arbeitstriebwagen und Gleiskraftfahrzeuge	01.03.1999	
931.0103	Bauanforderungen für Zweiwegefahrzeuge	01.03.2004	
931.0201	Betrieb - Besonderheiten beim Einsatz	01.07.2004	



Trassenanmeldung*)	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

für Baumaschinen / sonstige Nebenfahrzeuge

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

UBB Polska sp. z o. o. Wybrzeze Wladyslawa IV 22 72-600 Świnoujście Fax: +49 38378 27114 E-Mail:UBBGmbH@t-online.de (Tel.Nr.: +49 38378 271 15)	Eingang bei UBB:	Besteller:
	F: Bestb.Nr.:	Tel.-Nr.: Fax Nr.: E-Mail:

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

Verkehrszeitraum

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof (Zugcharakteristik)

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

*)wenn zutreffend ankreuzen

Trassenzeiten

Kundenanmeldung							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

Konstruktionsergebnisse			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

EBA Zulassung

**) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)
-----	------------------------------	---------------------------------	-------	------------------------------	---------------------------------

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

**) als Anlage beigegeben

Versicherung: Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:
Datum: Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion:

Trassenanmeldung*)	X	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	---	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

für Reisezugtrassen

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

UBB Polska sp. z o. o. Wybrzeze Wladyslawa IV 22 72-600 Świnoujście Fax: +49 38378 271290 (Tel.Nr.: +49 38378 271 36)	Eingang bei UBB:	Besteller:
	F: Bestb.Nr.:	Tel.-Nr.: Fax Nr.: E-Mail:

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

Verkehrszeitraum

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof (Zugcharakteristik)

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

*)wenn zutreffend ankreuzen

Trassenzeiten

Kundenanmeldung							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

Konstruktionsergebnisse			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

EBA Zulassung

**) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)
-----	------------------------------	---------------------------------	-------	------------------------------	---------------------------------

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

**) als Anlage beigegeben

Versicherung: Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:	
Datum:	Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion:

Trassenanmeldung*)	X	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	---	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

für Baumaschinen / sonstige Nebenfahrzeuge

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

UBB Polska sp. z o. o. Wybrzeze Wladyslawa IV 22 72-600 Świnoujście Fax: +49 38378 271290 (Tel.Nr.: +49 38378 271 36)	Eingang bei UBB:	Besteller:
	F: Bestb.Nr.:	Tel.-Nr.: Fax Nr.: E-Mail:

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

Verkehrszeitraum

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof (Zugcharakteristik)

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

*)wenn zutreffend ankreuzen

Trassenzeiten

Kundenanmeldung							
------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Konstruktionsergebnisse			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

EBA Zulassung

**) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)
-----	------------------------------	---------------------------------	-------	------------------------------	---------------------------------

*) Zutreffendes bitte ankreuzen

**) als Anlage beigegeben

Versicherung: Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:	
Datum:	Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion: