

## **Mainzer Netze GmbH – Hafenbahn**

### **Gleisanschluss-Nr.: 6013121**

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil (NBS-AT)

### **Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag**

**Gültig ab: 01.08.2018**

## **Inhaltsverzeichnis:**

|     |  |   |
|-----|--|---|
| 1   | Zweck und Geltungsbereich .....  | 4 |
| 1.1 | Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich.....  | 4 |
| 1.2 | Zugang einschließlich des Schienenzugangs zu den in Anlage 2 Nr. 2 des ERegG genannten Einrichtungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen, die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen und die Zuweisung von Kapazitäten. Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der MN und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Zugtrassen und der sonstigen Anlagen und Einrichtungen sowie der Serviceeinrichtung der MN und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt. .... | 4 |
| 1.3 | Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der MN. ....   | 4 |
| 1.4 | Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein. ....   | 4 |
| 1.5 | Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Zugtrassen und der sonstigen Anlagen und Einrichtungen sowie der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahreinheiten usw.).....   | 4 |
| 1.6 | Sofern Drittunternehmen gemäß § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem Infrastrukturnutzungsvertrag eintreten, gelten die Bestimmungen für den Zugangsberechtigten dieser NBS entsprechend. ....   | 4 |
| 1.7 | Diese NBS treten am 01.07.2018 in Kraft, vorbehaltlich etwaiger Widersprüche oder geänderter Vorgaben der BNetzA in Kraft und sind unbefristet gültig. Auf § 73 ERegG wird daher verwiesen. Die NBS ersetzen gleichzeitig die zu ändernden NBS, die zu gleicher Zeit außer Kraft treten, sofern sie durch die vorliegenden NBS geändert wurden. ....   | 4 |
| 2   | Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....   | 4 |
| 2.1 | Genehmigung.....   | 4 |
| 2.2 | Haftpflichtversicherung.....   | 5 |
| 2.3 | Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis.....   | 5 |
| 2.4 | Anforderungen an die Fahrzeuge.....  | 6 |
| 2.5 | Sicherheitsleistung .....  | 6 |
| 3   | Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....  | 7 |
| 3.1 | Allgemeines.....   | 7 |
| 4   | Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....  | 7 |
| 4.1 | Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen.....  | 7 |
| 5   | Nutzungsentgelt.....   | 8 |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 5.1 | Bemessungsgrundlage.....                                     | 8  |
| 5.2 | Umsatzsteuer .....   | 8  |
| 5.3 | Zahlungsweise .....  | 8  |
| 5.4 | Aufrechnungsbefugnis.....                                    | 8  |
| 6   | Rechte und Pflichten der Vertragspartner.....                | 9  |
| 6.1 | Grundsätze.....  | 9  |
| 6.2 | Information zu den vereinbarten Nutzungen.....               | 9  |
| 6.3 | Störungen in der Betriebsabwicklung .....                    | 10 |
| 6.4 | Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....        | 10 |
| 6.5 | Mitfahrt im Führerraum .....                                 | 11 |
| 6.6 | Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur .....    | 11 |
| 6.7 | Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....                       | 11 |
| 7   | Haftung.....   | 11 |
| 7.1 | Grundsatz.....   | 11 |
| 7.2 | Mitverschulden .....   | 11 |
| 7.3 | Haftung der Mitarbeiter.....                                 | 12 |
| 7.4 | Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher ..... | 12 |
| 7.5 | Abweichungen von der vereinbarten Nutzung.....               | 12 |
| 8   | Vereinbarungen zur Betriebssicherheit.....                   | 12 |
| 9   | Gefahren für die Umwelt.....                                 | 13 |
| 9.1 | Grundsatz.....   | 13 |
| 9.2 | Umweltgefährdende Einwirkungen.....                          | 13 |
| 9.3 | Boden- oder Wasserkontaminationen .....                      | 13 |
| 9.4 | Ausgleichspflicht zwischen MN und EVU .....                  | 13 |
| 10  | Gegenseitigkeit.....   | 13 |
| 11  | Salvatorische Klausel .....                                  | 14 |

## 1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- 1.2 Zugang einschließlich des Schienenzugangs zu den in Anlage 2 Nr. 2 des ERegG genannten Einrichtungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen, die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen und die Zuweisung von Kapazitäten. Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der MN und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Zugtrassen und der sonstigen Anlagen und Einrichtungen sowie der Serviceeinrichtung der MN und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der MN.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- 1.5 Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Zugtrassen und der sonstigen Anlagen und Einrichtungen sowie der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahreinheiten usw.).
- 1.6 Sofern Drittunternehmen gemäß § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem Infrastrukturnutzungsvertrag eintreten, gelten die Bestimmungen für den Zugangsberechtigten dieser NBS entsprechend.
- 1.7 Diese NBS treten am 01.07.2018 in Kraft, vorbehaltlich etwaiger Widersprüche oder geänderter Vorgaben der BNetzA in Kraft und sind unbefristet gültig. Auf § 73 ERegG wird daher verwiesen. Die NBS ersetzen gleichzeitig die zu ändernden NBS, die zu gleicher Zeit außer Kraft treten, sofern sie durch die vorliegenden NBS geändert wurden.

## 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Genehmigung
  - 2.1.1 Zugangsberechtigter sind die in § 1 Abs. 12 ERegG aufgeführten Unternehmen und Personen (hier auch nachfolgend als EVU bezeichnet). Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 ERegG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz aller erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen für die Aufnahme und Durchführung des regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland auf der Eisenbahninfrastruktur ist. Dies sind insbesondere folgende behördliche Genehmigungen:
    - eine Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 2 i. V. m. §§ 6a bis 6e AEG oder

- eine nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen (§ 6f AEG).
- 2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 ERegG (Infrastrukturnutzungsvertrag) weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs 2 i. V. m. §§ 6a bis 6e AEG oder
  - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.
- 2.1.1 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann MN die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.
- 2.1.2 Jegliche Änderung oder einen Widerruf der Genehmigung hat das EVU der MN unverzüglich schriftlich mitzuteilen.
- 2.2 Haftpflichtversicherung
- Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 ERegG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung, die den Anforderungen der §§ 14 bis 14d AEG in ihrer jeweils geltenden Fassung entspricht, nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der MN unverzüglich schriftlich an.
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 MN vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Die Vermittlung der Ortskenntnis erfolgt nach Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages. Kosten hierfür sind der Anlage 3 „Entgeltverzeichnis“ des Infrastrukturnutzungsvertrages zu entnehmen. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

## 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den in den unter Punkt 2.3 in Verbindung mit Punkt 2.5 der NBS-BT beschriebenen Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 EBV weist der Betriebsleiter des EVU das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 der MN auf Verlangen nach.

## 2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1 MN macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
  - bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

- 2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann entweder gemäß § 232 BGB oder durch eine uneingeschränkte und unbefristete selbstschuldnerische Bankbürgschaft unter Verzicht der Anfechtbarkeit, Aufrechenbarkeit und Einrede der Vorausklage erbracht werden.
- 2.5.5 Das Verlangen nach einer Sicherheitsleistung ist von MN in Textform zu erklären.
- 2.5.6 Kommt der Zugangsberechtigte dem Verlangen der MN nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist die MN ohne weitere Ankündigung so lange zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

### 3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

#### 3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften der MN. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Rangierfahrten, Fahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt MN unter <http://www.mainzer-netze.de> zur Verfügung. Das EVU kann die Unterlagen in angemessener Menge vervielfältigen.
- 3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der MN auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen in Textform oder mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

### 4 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

#### 4.1 Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht MN gemäß § 13 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung und dem Anbieten einer tragfähigen Alternative wie folgt vor:

Es ist ein Konfliktlösungsverfahren vorzunehmen, welches sich in ein Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren gliedert.

Dabei ist MN berechtigt von den Zugangsberechtigten weitere Unterlagen anzufordern, um eine angemessene Entscheidung herbeizuführen.

#### 4.1.1 Koordinierungsverfahren

Im Koordinierungsverfahren wird MN auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken und dabei, soweit möglich, auf eine tragfähige Alternative gemäß § 13 Abs. 7 ERegG hinweisen, wenn zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vorliegen. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht übersteigen.

#### 4.1.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Dabei hat MN den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse ist. Die Folge einer Zugtrasse liegt vor, wenn ein zeitlicher Zusammenhang der beabsichtigten Nutzung zu einer Zugtrasse besteht. Sofern danach keine Entscheidung getroffen werden kann, gelten die in Punkt 4.4 der NBS-BT festgelegten Kriterien für eine Entscheidung.

Kann nach den vorgenannten Kriterien keine Einigung erreicht werden, ist den Anträgen Vorrang zu gewähren, für deren zugrunde liegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist. Sofern eine abschließende Entscheidung nicht getroffen werden kann, ist ein Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Abs. 8 S. 2 bis 6 ERegG.

## 5 Nutzungsentgelt

### 5.1 Bemessungsgrundlage

5.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtungen und die Erbringung von Leistungen ist das Entgeltverzeichnis der MN.

5.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann MN ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

### 5.2 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach dem Entgeltverzeichnis der MN zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### 5.3 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen zwei Wochen nach Rechnungsstellung auf ein von der MN zu bestimmendes Konto zu überweisen. Das Nutzungsentgelt wird insofern mit Zugang der Rechnung fällig.

### 5.4 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind. Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich das EVU nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

## 6 Rechte und Pflichten der Vertragspartner

### 6.1 Grundsätze

- 6.1.1 Die Vertragspartner verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf den anderen Vertragspartner so gering wie möglich hält.
- 6.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragspartner gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse. Insoweit sind auch auf die Vereinbarungen zur Betriebssicherheit, vgl. Punkt 8, zu verweisen.
- 6.1.3 Die Vertragspartner benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

### 6.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- 6.2.1 MN stellt sicher, dass der andere Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert wird:
  - a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf die Rangierfahrten bzw den Rangierverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
  - b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.
- 6.2.2 Das EVU stellt sicher, dass MN zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert wird:
  - a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
  - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
  - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

### 6.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 6.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich MN und das EVU gegenseitig und unverzüglich. MN unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.
- 6.3.2 Die Vertragspartner verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.
- 6.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet MN die Regelungen an, die bei ihr jeweils für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind für das EVU verbindlich. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten zur Verfügung gestellt. Für weitere Exemplare verlangt MN ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Dies gilt entsprechend bei der Neufassung oder Änderung der internen Regelwerke.
- 6.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die MN innerhalb der vereinbarten Rangierfahrt bzw. der sonstigen Anlagen und Einrichtungen und der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll MN die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 6.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch MN jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 6.3.6 MN hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

### 6.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

MN hat auf ihrem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, kann dazu legitimes Personal der MN Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

## 6.5 Mitfahrt im Führerraum

6.5.1 MN bzw. ihr dazu legitimiertes Personal darf, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

6.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich.

## 6.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

MN ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten unverzüglich, gegebenenfalls auch fortlaufend (z.B. bei länger dauernden Maßnahmen). Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## 6.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

6.7.1 Die MN ist berechtigt, Instandhaltungs- oder Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Es führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

6.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert MN das EVU unverzüglich. Die Interessen des EVU sind angemessen zu berücksichtigen.

6.7.3 In solchen Fällen kann das EVU von MN keine Entschädigung verlangen. Ziff. 6 bleibt unberührt.

# 7 Haftung

## 7.1 Grundsatz

7.1.1 Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS-AT oder NBS-BT keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

7.1.2 Die Vertragspartener haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

7.1.3 Im Verhältnis zwischen MN und dem EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 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.

## 7.2 Mitverschulden

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

### 7.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter oder Beauftragten geht nicht weiter als die Haftung der Vertragspartner. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter des jeweils haftenden Vertragspartners ist nur diesem selbst unter Zugrundelegung seiner internen Grundsätze möglich.

### 7.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei MN oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragspartner zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

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

### 7.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

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

## 8 Vereinbarungen zur Betriebssicherheit

Der Vertragspartner wird verpflichtet, die Regelungen zur Betriebssicherheit der MN zu beachten sowie umzusetzen. Dabei verpflichtet sich der Vertragspartner zur Einhaltung der in den Anlagen 1 bis 4 im Einzelnen aufgeführten Vorgaben. Die Anlagen 1 bis 4 sind Bestandteil dieses Vertrages und werden im Internet unter <http://www.mainzer-netze.de> kostenfrei zur Verfügung gestellt.

## 9 Gefahren für die Umwelt

### 9.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen. Bei Arbeiten und Tätigkeiten auf dem Gelände der Hafenbahn hat das EVU alle jeweils einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen des öffentlichen Rechts, insbesondere in Gefahrgut-, Boden-, Gewässer- und des Immissionsschutzrechts zu beachten sowie alle die Nutzung der Anlagen betreffenden behördlichen Vorschriften und Auflagen zu erfüllen.

### 9.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in den Boden oder das Grundwasser oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der MN zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen der MN notwendig, trägt der verursachende Vertragspartner die Kosten.

### 9.3 Boden- oder Wasserkontaminationen

Bei Boden- oder Wasserkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst MN die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 7.4.

### 9.4 Ausgleichspflicht zwischen MN und EVU

Ist MN als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der MN entstehenden Kosten. Hat MN zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 7.4.

## 10 Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges EIU (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von den Nutzungsbedingungen (AT/BT) der MN abweichen, so kann MN, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie sie selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

## **11 Salvatorische Klausel**

Der Bestand dieser Nutzungsbedingungen wird nicht durch die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt. Eine unwirksame Bestimmung ist durch andere gültige Bestimmungen zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck der weggefallenen Bestimmung weitgehend entspricht. Gleiches gilt für den Fall einer Regelungslücke.

## Verzeichnis der Abkürzungen:

|        |  |
|--------|--|
| Abs.   | Absatz   |
| AEG    | Allgemeines Eisenbahngesetz  |
| AT     | Allgemeiner Teil   |
| BGB    | Bürgerliches Gesetzbuch  |
| BGBI.  | Bundesgesetzblatt  |
| BOA    | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen            |
| BT     | Besonderer Teil  |
| EBO    | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung                                     |
| EBOA   | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen            |
| EBV    | Eisenbahnbetriebsleiterverordnung                                      |
| EIU    | Eisenbahninfrastrukturunternehmen                                      |
| ERegG  | Eisenbahnregulierungsgesetz  |
| EVU    | Eisenbahnverkehrsunternehmen   |
| GGVSE  | Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn                               |
| HPfIG  | Haftpflichtgesetz  |
| NBS-AT | Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil        |
| NBS-BT | Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil         |
| RID    | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| MN     | Mainzer Netze GmbH   |
| TEIV   | Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung                |