



Infrastrukturnutzungsbedingungen Allgemeiner Teil

Nutzungsbedingungen für
die | das
Serviceeinrichtungen | Schienennetz
(NBS-AT) | (SNB-AT)

Anlage IV zum Grundsatz-Infrastruktur-Nutzungs-Vertrag



Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
Bahnhofplatz 5
83684 Tegernsee

	NBS-AT	SNB-AT
Stand	21.10.2018 Version 3.0	21.10.2018 Version 3.0
Gültig ab	01.01.2012	01.01.2012

1	Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen.....	4
1.1	Änderungshistorie	4
1.2	Allgemeines.....	4
1.3	Abkürzungen und Begriffsbestimmungen.....	4
2	Zweck und Geltungsbereich.....	5
2.1	Zweck.....	5
2.2	Geltungsbereich	5
3	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	6
3.1	Genehmigung.....	6
3.2	Haftpflichtversicherung.....	8
3.3	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis.....	8
3.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	9
3.5	Sicherheitsleistung	9
4	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	11
4.1	Allgemeines.....	11
4.2	Anträge auf Einzelnutzung / Zuweisung von Zugtrassen	11
4.3	Zuweisung von Kapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung	12
4.4	Zuweisung von Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr.....	13
4.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege	14
4.6	Rahmenverträge.....	14
4.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	15
5	Nutzungsentgelt	16
5.1	Bemessungsgrundlage.....	16
5.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	16
5.3	Umsatzsteuer	16
5.4	Zahlungsweise	16
5.5	Aufrechnungsbefugnis.....	17
6	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	18
6.1	Grundsätze.....	18
6.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen	18
6.3	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	19
6.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	20
6.5	Mitfahrt im Führerraum.....	20
6.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	20
6.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	21
7	Haftung.....	22
7.1	Grundsatz.....	22
7.2	Mitverschulden	22
7.3	Haftung der Mitarbeiter.....	22
7.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	22
7.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung.....	23
8	Gefahren für die Umwelt	24
8.1	Grundsatz.....	24

Infrastrukturnutzungsbedingungen (allgemeiner Teil)

8.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	24
8.3	Bodenkontaminationen.....	24
8.4	Ausgleichspflicht zwischen TBG und EVU	24
9	Schlussbestimmungen	25

1 Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen

1.1 Änderungshistorie

Version	Datum	Bemerkung
0.1-0.9	ohne	Entwürfe
1.0	07.10.2010	Fassung zur Stellungnahme der EVU gemäß EIBV§4(4) Hinweis: Bekanntmachung erfolgte am 08.10.2010
1.1-1.9	ohne	Entwürfe
2.0	09.11.2010	Fassung mit eingearbeiteten Stellungnahmen der EVU und zur Vorlage bei der Regulierungsbehörde gemäß AEG § 14d Satz 1 Nr.6. Hinweis: Die Regulierungsbehörde hat dieser Fassung nicht widersprochen.
3.0	21.10.2018	Inbetriebnahme einer neuen Verkehrsstation.

1.2 Allgemeines

- (1) Dieses Dokument umfasst die Nutzungsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH.
- (2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten allgemein. Diese Bestimmungen werden allgemein als „Nutzungsbedingungen“ bezeichnet und betreffen dann NBS-AT und SNB-AT
- (3) Die Bestimmungen

auf der linken Hälfte einer Seite gelten nur für die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-AT).	Auf der rechten Hälfte einer Seite gelten für die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz (SNB-AT)
---	---
- (4) Wenn für die Änderung von Nutzungsbedingungen NBS-AT bzw. SNB-AT unterschiedliche Fristen gelten, versucht die TBG diese zu synchronisieren. Grundsätzlich können NBS-AT und SNB-AT unabhängig voneinander unter Einhaltung der jeweiligen Fristen geändert werden.
- (5) Dieses Dokument wurde in Anlehnung an die Empfehlung des VDV erstellt, weicht aber teilweise von diesen ab. Dort wo sich Abweichungen nicht ausschließlich aus der gemeinsamen Führung der NBS und SNB ergeben, sind die Regelungen mit Wellenlinie unterlegt. Diese Markierung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ein Zugangsberechtigter kann sich nicht darauf berufen, eine Passage sei nicht markiert gewesen, wenn er eine Abweichung zwischen den Nutzungsbedingungen der TBG und der Empfehlung des VDV nicht erkannt hat.

1.3 Abkürzungen und Begriffsbestimmungen

- (1) Abkürzungen sind im Abkürzungsverzeichnis (Anlage I zum GINV) erläutert.

2 Zweck und Geltungsbereich

2.1 Zweck

- (1) Die Nutzungsbedingungen (allgemeiner Teil) gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung durch Eisenbahnfahrzeuge sowie
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

2.2 Geltungsbereich

- (1) Die Nutzungsbedingungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen TBG und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Infrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- (2) Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der TBG.
- (3) Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- (4) Sollte ein Zugangsberechtigter ausschließlich
 - die Serviceeinrichtungen | das Schienennetz
 - nutzen, gelten für ihn nur die Regelungen für die Nutzung
 - der Serviceeinrichtungen (NBS-AT) | des Schienennetzes (SNB-AT)
 - und die jeweils zugehörigen Anlagen.

3 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

3.1 Genehmigung

- (1) Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 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 das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
 - einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
 - einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
 - einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- (2) Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.
- (3) Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich darzulegen, aufgrund welcher gesetzlichen Regelung es keiner Sicherheitsbescheinigung bedarf und dass es die dort genannten Bedingungen erfüllt bzw. die entsprechenden Genehmigungen besitzt.
- (4) Will das EVU Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personenverkehr gemäß § 14 Abs. 3 Nr. 1 AEG erbringen, weist es seine Zugangsberechtigung durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie des nach Maßgabe des § 14g AEG ergangenen Bescheides der Regulierungsbehörde nach.

- (5) Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 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 oder
 - einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
 - einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung oder
 - einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.
- (6) Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.
- (7) Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich darzulegen, aufgrund welcher gesetzlichen Regelung es keiner Sicherheitsbescheinigung bedarf und dass es die dort genannten Bedingungen erfüllt bzw. die entsprechenden Genehmigungen besitzt.
- (8) Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt die TBG die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Die TBG verzichtet auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung, wenn die ausländische Genehmigung in englischer Sprache ausgestellt ist.
- (9) Den Widerruf und jede Änderung
der Genehmigung | der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder
| der zusätzlichen nationalen Bescheinigung
teilt das EVU der TBG unverzüglich schriftlich mit.

3.2 **Haftpflichtversicherung**

- (1) Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der TBG unverzüglich schriftlich an.

3.3 **Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis**

- (1) Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss
- | | |
|---|---|
| soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts bzw. im Übrigen | die Anforderungen der für die jeweilige Infrastruktur 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. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden. |
|---|---|
- (2) Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z.B. gemäß VDV-Schrift 753).
- (3) Die TBG vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis
- | | |
|--|--|
| Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) | und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Sie kann sich dazu eines Erfüllungsgehilfen bedienen. |
|--|--|
- (4) Für die Vermittlung der Ortskenntnis verlangt die TBG ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt gemäß Entgeltliste. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis darf das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

3.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- (1) Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

soweit der aus der Anlage 1 der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts bzw. im Übrigen

den Bestimmungen der für die jeweilige Infrastruktur 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.

- (2) Von den Anforderungen nach (1) kann im Falle

der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen

von Probe- und Versuchsfahrten

abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt. Die TBG kann in diesen Fällen ein gesondertes Entgelt verlangen.

- (3) Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Infrastruktur kompatibel sein.
- (4) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 EBV weist der Betriebsleiter des EVU das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Absatz (1) und (3) auf Verlangen der TBG nach. In den Fällen von Absatz (2) arbeiten EVU und TBG zusammen an der Feststellung der Bedingungen für den betriebssicheren Einsatz.

3.5 Sicherheitsleistung

- (1) Die TBG macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- (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 entrichtender Zahlung,
 - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
 - bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

Infrastrukturnutzungsbedingungen (allgemeiner Teil)

- (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.
- (4) Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- (5) Kommt das EVU dem in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist die TBG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- (6) Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

4 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

4.1 Allgemeines

(1) Voraussetzung für die Benutzung ist der Abschluss eines GINV. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

(2) Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften der TBG. Die betreffenden Vorschriften sind im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen (NBS-BT / SNB-BT) genannt.

Diese Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Lagepläne) stellt die TBG dem EVU zur Verfügung. Dies kann durch Veröffentlichung im Internet erfolgen. Die Art der Veröffentlichung ist ebenfalls im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen genannt; dort ist auch festgelegt, ob und welche Unterlagen in gedruckter Form gestellt werden und welches Entgelt dafür entsteht.

Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Dies kann auch durch digitale Übermittlung erfolgen (z.B. Dateien im PDF-Format).

Das EVU darf die zur Verfügung gestellten Unterlagen auch selbst vervielfältigen.

(3) Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vorgenannten Betriebsvorschriften und Unterlagen sowie den von der TBG auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen

mündlich erteilten betrieblichen Weisungen, | erstellten Fahrplanunterlagen,

die dem EVU übergeben worden sind.

4.2 Anträge auf Einzelnutzung / Zuweisung von Zugtrassen

(1) Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen | Zugtrassen

richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen (NBS-BT / SNB-BT) enthaltenen Vorgaben.

(2) Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert die TBG fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

- (3) Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen | Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 4.3 Abs.(2) nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.
- (4) Abweichend von (3) Satz 1 darf das EVU fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung durch die TBG nachliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 4.3 Abs.(2) zugeht. Danach wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

4.3 Zuweisung von Kapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- (1) Die Zuweisung von Kapazitäten im Netzfahrplan erfolgt gemäß den Fristen und Regelungen gemäß EIBV §8. Die im Folgenden genannten Termine geben die nach EIBV §7 Abs. (4) festgelegten gemeinsame Fristen der Betreiber der Schienenwege wieder. Die Fristen auf Kapazitätszuweisung beziehen sich grundsätzlich auf die Nutzung von Schienenwegen; soweit die Nutzung von Serviceeinrichtungen direkte Folge der Nutzung von Schienenwegen ist, gelten die Fristen und Regelungen sinngemäß auch hierfür.

Anträge auf die Nutzung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen, die sich nicht auf die laufende Netzfahrplanperiode beziehen und die nicht direkte Folge der Nutzung von Schienenwegen sind, werden erst nach Ablauf der Frist gemäß Abs. (7) von der TBG bearbeitet.

Anträge auf die Nutzung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen fremder EIU werden von der TBG nicht angenommen.

- (2) Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen | Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei der TBG eingegangen sein.
- (3) Die TBG erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- (4) Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Abs. (2) festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf

nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Abs. (3).

- (5) Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Abs. (4) ergreift die TBG innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- (6) Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt die TBG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- (7) Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

4.4 Zuweisung von Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr

- (1) Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden. Anträge, die sich nicht auf die laufende Netzfahrplanperiode beziehen, werden von der TBG erst nach Ablauf der Frist gemäß 4.3 Abs. (7) bearbeitet. Die Regelungen zur Kapazitätszuweisung im Gelegenheitsverkehr beziehen sich grundsätzlich auf die Nutzung von Schienenwegen; soweit die Nutzung von Serviceeinrichtungen direkte Folge der Nutzung von Schienenwegen ist, gelten die Regelungen sinngemäß auch hierfür.
- (2) Die TBG gibt
 - a) bei Anträgen auf Zuweisung von Kapazitäten außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 14 Abs. 1 EIBV) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
 - b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung von Kapazitäten (§ 14 Abs. 2 EIBV) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- (3) Von der Frist gemäß Punkt Abs. (2) Satz 1 Buchstabe b kann die TBG in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:
 - a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
 - b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
 - c) Probefahrten (Versuchszüge),
 - d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen,
 - e) Fahrten mit kohlegefeuerten Dampflokomotiven, auch wenn diese nur als Wagen im Zug eingestellt werden.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen.

- (4) Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Kapazitäten mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Abs. (2) Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.
- (5) Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 14 Abs. 2 Satz 4 EIBV).

4.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

- (1) Anträge auf die Zuweisung von Kapazitäten von Serviceeinrichtungen fremder EIU werden nicht angenommen oder weitergeleitet. Die TBG unterstützt den Zugangsberechtigten beim Auffinden der Ansprechpartner beim zuständigen EIU.
- Zugtrassen werden von der TBG gemäß EIBV §7 bearbeitet.
- (2) Beantragt ein Zugangsberechtigter bei der TBG Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird die TBG, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Sie wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

4.6 Rahmenverträge

- (1) Die TBG bietet keine Rahmenverträge an.
Hinweis: Aufgrund der Abhängigkeiten der Fahrplangestaltung von der Fahrplangestaltung der DB Netz AG, können die Voraussetzungen für den Abschluss von Rahmenverträgen gemäß EIBV §13 insgesamt und insbesondere EIBV §13 Abs. (1) Satz 3 nicht erfüllt werden.

4.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

- (1) Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht die TBG im Rahmen

EIBV §10 Abs. (5)

EIBV §9 Abs. (3)

mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Die TBG nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen werden mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen beteiligt.
- b) Die TBG kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Sie muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach

EIBV §10 Abs. (6)

EIBV §9 Abs. (4) bis (6)

Kann anhand dieser Kriterien keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet die TBG wie folgt:

- Bei mehreren Anträgen, die alle direkte Folge einer Zugtrasse im Netzfahrplan sind, hat derjenige Antrag Vorrang, der insgesamt das höchste Infrastrukturnutzungsentgelt erwarten lässt. Zur Entscheidung wird die Summe aller Nutzungsentgelte für Zugtrassen (deren Folge der Antrag ist) und der Nutzungsentgelte für die Serviceeinrichtungen (die mit der vorgenannten Zugtrasse verknüpft sind) über die gesamte Netzfahrplanperiode gebildet.
- Sollte bei mehreren Anträgen, die alle direkte Folge einer Zugtrasse im Netzfahrplan sind, danach weiter keine Entscheidung feststehen, wird das Verfahren nach EIBV §9 Abs. (6) auf den Antrag angewendet.
- Bei allen anderen Anträgen entscheidet die Reihenfolge des Antragsesingangs

- (2) Liegen außerhalb der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, entscheidet die Reihenfolge des Auftragseingangs.

- (3) Anträge außerhalb der Netzfahrplanerstellung, die sich auf den nächsten Jahresfahrplan beziehen, werden von der TBG erst nach Ablauf der Frist gemäß Abschnitt 4.3 Abs. (7) bearbeitet.

5 Nutzungsentgelt

5.1 Bemessungsgrundlage

- (1) Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Infrastruktur und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der TBG.
- (2) Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt die TBG ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes.

5.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

- (1) Nach den Entgeltgrundsätzen der TBG eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch die TBG.

5.3 Umsatzsteuer

- (1) Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der TBG zu entrichtenden Entgelten werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

5.4 Zahlungsweise

- (1) Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von der TBG zu bestimmendem Konto zu überweisen. Das Konto wird im GINV benannt.
- (2) Das Entgelt wird regelmäßig monatlich abgerechnet.

Wenn der Zugangsberechtigte bei Einrichtungen zur Brennstoff- oder Wasseraufnahme oder zur Energieversorgung die Lieferung des Kraftstoffs, Wassers bzw. der Energie nicht direkt mit dem Versorgungsunternehmen, sondern mit der TBG abrechnet, werden monatliche Abschlagszahlungen in Höhe von 1/12 der zu erwartenden Jahresentgeltes erhoben und jährlich (nach Eingang der Rechnungen der Versorger) eine Jahresschlussrechnung gestellt. Das Entgelt für die Bereithaltung der entsprechenden Einrichtung wird monatlich abgerechnet.

5.5 Aufrechnungsbefugnis

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

6 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

6.1 Grundsätze

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- (2) Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- (3) Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

6.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- (1) Die TBG stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr 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.
 - c) Die Position des Zuges (auf Anfrage)
- (2) Das EVU stellt sicher, dass die TBG zumindest über folgende Umstände unverzüglich 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 GGVSEB/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

- (1) Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die TBG und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die TBG unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen

Nutzungsmöglichkeiten.		Zugfahrten.
------------------------	--	-------------

- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.

- (3) Zur Beseitigung der Störung wendet die TBG die Regelungen an, die bei ihm 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 des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten digital oder gedruckt zur Verfügung gestellt. Für weitere Exemplare verlangt die TBG ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Dies gilt entsprechend bei der Neufassung oder Änderung der internen Regelwerke.

- (4) Zur Beseitigung der Störung kann die TBG

innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere		insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder
---	--	--

die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen wird die TBG

die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Abschnitt 4.7 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.		Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang einräumen.
---	--	---

- (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 Eisenbahninfrastruktur nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch die TBG jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

- (6) Die TBG hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

- (7) Die TBG schafft in ihrem Entgeltsystem Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtung
(§ 24 Abs. 1 EIBV). | (§ 21 Abs. 1 EIBV)

6.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

- (1) Die TBG kann sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale der TBG Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- (2) Legitimierte Personale zu Abs. (1) sind Geschäftsführer, Prokuristen, Eisenbahnbetriebsleiter und deren Stellvertreter sowie örtliche Betriebsleiter (in ihrem Zuständigkeitsbereich). Die Personale weisen sich durch Dienstausweis oder Schreiben der Geschäftsführung aus.

6.5 Mitfahrt im Führerraum

- (1) Die TBG bzw. ihre von ihr dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Abschnitt 6.1 Abs. (3) benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- (2) Legitimierte Personale zu Abs. (1) sind Geschäftsführer, Prokuristen, Eisenbahnbetriebsleiter und deren Stellvertreter, Streckenmeister, Signalmeister sowie örtliche Betriebsleiter (in ihrem Zuständigkeitsbereich). Die Personale weisen sich durch Dienstausweis oder Schreiben der Geschäftsführung aus.
- (3) Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt, das den Preis eines Fahrscheins zweiter Klasse nicht übersteigen darf.

6.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

- (1) Die TBG 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 sie die Zugangsberechtigten unverzüglich, gegebenenfalls auch fortlaufend (z. B. bei länger dauernden Maßnahmen). Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

6.7 *Instandhaltungs- und Baumaßnahmen*

- (1) Die TBG ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Sie führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- | | |
|---|---|
| <p>(2) Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert die TBG das EVU unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet). Das EVU kann zu den geplanten Arbeiten Stellung nehmen.</p> | <p>(3) Der Betreiber der Schienenwege nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Abschnitt 7.5</p> |
|---|---|
- (4) Die TBG kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Sie informiert die Zugangsberechtigten über die Auswirkungen auf deren Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).

7 Haftung

7.1 Grundsatz

- (1) Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (NBS/SNB - AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- (2) Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung
- (3) Für mittelbare Schäden. Im Verhältnis zwischen TBG und 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. Die TBG kann im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

7.2 Mitverschulden

- (1) § 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

7.3 Haftung der Mitarbeiter

- (1) Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

7.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

- (1) Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der TBG oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffende Eisenbahninfrastruktur 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 Eisenbahninfrastruktur in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

7.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

(1) Abweichungen

von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen in den NBS-BT 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.

vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

8 Gefahren für die Umwelt

8.1 Grundsatz

- (1) 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.

8.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

- (1) Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der TBG 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 TBG notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

8.3 Bodenkontaminationen

- (1) Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die TBG die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 7.4

8.4 Ausgleichspflicht zwischen TBG und EVU

- (1) Ist die TBG als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der TBG entstehenden Kosten. Hat die TBG 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 Abschnitt 7.4.

9 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Nutzungsbedingungen unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleiben die übrigen Bestimmungen hiervon unberührt und in vollem Umfang wirksam. Die TBG wird in diesen Fällen die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen alsbald durch wirksame bzw. durchführbare Bestimmungen ersetzen, die dem ursprünglichen Sinn am nächsten kommt. Hierfür gelten grundsätzlich die Fristen der EIBV für die Änderung von Infrastrukturnutzungsbedingungen.
- (2) In den Fällen von Abs. (1), in denen (beispielsweise wegen Gefahr im Verzug) die Fristen nach der EIBV für die Änderung von Infrastrukturnutzungsbedingungen unterschritten werden müssen, wählt die TBG in Abstimmung mit der Regulierungsbehörde ein geeignetes, zulässiges Vorgehen.
- (3) Mit Genehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie ist die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH nicht von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig im Sinne von § 9 und § 9a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).