



**STADT MANNHEIM**<sup>2</sup>

Fachbereich Bauverwaltung

**Nutzungsbedingungen  
für die Serviceeinrichtungen  
der Eisenbahninfrastruktur  
im Industriehafen Mannheim**

**-Allgemeiner Teil- (NBS-AT)**

**Stand: 01. März 2007**

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b>	<b>5</b>
2.1	Genehmigung	5
2.2	Haftpflichtversicherung	6
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	7
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	7
2.5	Sicherheitsleistung	8
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>9</b>
3.1	Allgemeines	9
3.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	10
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt</b>	<b>11</b>
4.1	Bemessungsgrundlage	11
4.2	Umsatzsteuer	11
4.3	Zahlungsweise	11
4.4	Aufrechnungsbefugnis	11
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b>	<b>12</b>
5.1	Grundsätze	12
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen	12
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung	13
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	14
5.5	Mitfahrt im Führerraum	14

5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	15
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	15
<b>6</b>	<b>Haftung</b>	<b>15</b>
6.1	Grundsatz	15
6.2	Mitverschulden	16
6.3	Haftung der Mitarbeiter	16
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	16
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	17
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt</b>	<b>17</b>
7.1	Grundsatz	17
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	17
7.3	Bodenkontaminationen	18
7.4	Die Stadt als Zustandsstörer	18
<b>8</b>	<b>Gegenseitigkeit</b>	<b>18</b>

## 0 Verzeichnis der Abkürzungen

ABI.	Amtsblatt
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEDAW	Bedienanweisung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen -Allgemeiner Teil-
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen -Besonderer Teil-

# **1 Zweck und Geltungsbereich**

- 1.1 Die NBS gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- o den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und
  - o die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der Stadt und den Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung 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 Stadt.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- 1.5 Die NBS erfassen die Nutzung der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahrinheiten usw.).

## **2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

### **2.1 Genehmigung**

- 2.1.1 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:

- o einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- o 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.

2.1.2 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:

- o einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- o 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.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann die Stadt die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt das EVU der Stadt unverzüglich schriftlich mit.

## 2.2 Haftpflichtversicherung

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 Stadt unverzüglich schriftlich an.

## **2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis**

### **2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss**

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige 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** Die Stadt 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. Es kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

## **2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

**2.4.1** Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit eine interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems [ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6] oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems [ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1] benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen 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 des § 4 KonVEIV 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 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der Stadt nach.

## **2.5 Sicherheitsleistung**

2.5.1 Die Stadt 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

- o bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- o bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- o bei Antrag auf Einleitung 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 gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

2.5.5 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 Stadt. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt die Stadt dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Es kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen der Stadt sind.

3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der Stadt auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

## 3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, kann die Stadt im Rahmen des § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

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

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

4.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der Stadt.

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

### **4.2 Umsatzsteuer**

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der Stadt zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### **4.3 Zahlungsweise**

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Rechnungsstellung auf ein von der Stadt zu bestimmendes Konto zu überweisen.

### **4.4 Aufrechnungsbefugnis**

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

## **5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **5.1 Grundsätze**

- 5.1.1 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.
- 5.1.2 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.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien 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.

### **5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen**

- 5.2.1 Die Stadt stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (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,

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die Stadt zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (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).

### **5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

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

5.3.2 Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet die Stadt die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die Stadt innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Nutzungen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Konfliktbewältigung (§ 10 Abs. 6 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.

- 5.3.5 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 die Stadt jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Die Stadt hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

#### **5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

Die Stadt 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, können dazu legitimierte Personale der Stadt Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

#### **5.5 Mitfahrt im Führerraum**

- 5.5.1 Die Stadt bzw. ihre von ihr dazu legitimierten Personale dürfen, 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. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich.

## **5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur**

Die Stadt 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 möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

## **5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

5.7.1 Die Stadt 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.

5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert die Stadt das EVU unverzüglich.

## **6 Haftung**

### **6.1 Grundsatz**

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

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

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Stadt 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 Stadt kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

## 6.2 Mitverschulden

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

## 6.3 Haftung der Mitarbeiter

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.

## 6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der Stadt oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien 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 so- dann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächli- chen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Scha- denseintritt ergibt.

## **6.5 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 der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwi- schen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei sol- chen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Hierzu zählen auch Störungen beim Betrieb der Diffene-Brücke, die trotz regelmäßiger Wartung auftreten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unbe- rührt.

## **7 Gefahren für die Umwelt**

### **7.1 Grundsatz**

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbe- sondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen er- folgen.

### **7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen**

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

### **7.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die Stadt die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

### **7.4 Stadt als Zustandsstörer**

Ist die Stadt als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der Stadt entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

## **8 Gegenseitigkeit**

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges EIU (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) des EIU abweichen, so kann das Stadt, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie es 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).