

Schienenennetznutzungsbedingungen 2016

Montafonerbahn Aktiengesellschaft

Geschäftsbereich Bahn

Allgemeines

Die Montafonerbahn Aktiengesellschaft in ihrer Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (mbs) bietet die in den Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) angeführten Produkte Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen gemäß den Schienennetznutzungsbedingungen und jeweils im Rahmen der Verfügbarkeit und soweit vorhanden an. Leistungen, die im Produktkatalog nicht angeführt werden, sind jedenfalls gesondert zu vereinbaren und werden gesondert verrechnet. Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen der mbs mit der ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang als Zuweisungsstelle sind grundsätzlich auf das Fahrplanjahr 2016 – vom 13. Dezember 2015 bis 10. Dezember 2016 – ausgerichtet.

mbs – Ansprechpartner:

Infrastruktur Betrieb

Dir. Bertram LUGER
Tel.: +43 5556 9000-110
Fax: +43 5556 9000-72789
bertram.luger@montafonerbahn.at

Betriebskontrolle

BL Guntram NETZER
Tel.: +43 5556 9000-700
Fax: +43 5556 9000-72789
guntram.netzer@montafonerbahn.at

Zuweisungsstelle der mbs

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
Rudolf DOLEZAL
Tel.: +43 1 93000 35607
Fax: +43 1 93000 25480
Mobil.: +43 664 617 2032
Rudolf.dolezal@oebb.at
OneStopShop (OSS)
Tel.: +43 1 93000 33480
Fax: +43 1 93000 25480
Oss.austria@oebb.at
www.oebb.at

Rechtliche Hinweise

Für Konzeption & Inhalt verantwortlich:

Montafonerbahn Aktiengesellschaft, Dir. Bertram Luger, Bahnhofstraße 15a+b, A-6780 Schruns
 Tel.: +43 5556 9000, Fax: +43 5556 9000-72789, bertram.luger@montafonerbahn.at

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Inhalte dieser Website wird keine Haftung übernommen. Insbesondere kann nicht gewährleistet werden, dass die online abrufbare Fassung eines Dokuments genau den von der Obersten Eisenbahnbehörde genehmigten Vorschriften entspricht. Die Montafonerbahn Aktiengesellschaft ist allerdings bemüht, die Informationen auf dieser Website ständig auf aktuellem Stand zu halten.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der Montafonerbahn Aktiengesellschaft keine Gewähr übernommen. Dies gilt insbesondere auch für Links zu fremden Websites.

Die Montafonerbahn Aktiengesellschaft haftet für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht.

Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe, der Nachdruck sowie die Verteilung jeglicher, einschließlich elektronischer Art, zu anderen als rein privaten und eigenen Zwecken ist ohne die ausdrückliche Zustimmung des Urhebers untersagt.

Änderungsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

	Datum	SNNB-Ziffer	Inhalt der Änderung
Erstfassung	27.03.2015		Erstfassung
1. Änderung	23.04.2015	1.4, 2.4, 3.3	Anpassung Wortlaut ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang
	23.04.2015	6	Anpassung
	23.04.2015	Anlage 2	Anpassung des Triebfahrzeugdatenblattes
	23.04.2015	Anlage 3, 34.	Änderung Wortlaut
2. Änderung	31.03.2016	Anlage 3, 17.2.	Klausel entfernt

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen.....	5
1.2. Gesetzliche Basis und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.....	5
1.3. Geltungsbereich/Geltungsdauer.....	5
1.4. Kontakt.....	5
2. Zugang zum Netz	6
2.1. Zugang zur Schieneninfrastruktur der mbs haben.....	6
2.2. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich.....	6
2.3. Sicherheitsbescheinigung.....	7
2.4. Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) / Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB).....	7
3. Das mbs - Netz	8
3.1. Organisatorischer Aufbau der mbs.....	8
3.2. Organisation Bereich Infrastruktur.....	8
3.3. ÖBB-Infrastruktur AG als Zuweisungsstelle der mbs.....	8
3.4. Betriebskontrolle.....	8
3.5. Allgemeine Angaben zum Schienennetz.....	8
3.6. Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen.....	9
3.6.1. Betriebsvorschriften.....	9
3.6.2. Fahrplanunterlagen.....	9
3.7. Betriebsöffnungszeiten (identisch mit der Besetzung der Fdl Schruns).....	10
3.8. Hauptverkehrszeiten.....	10
3.9. Baubetriebsplanung.....	10
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität	10
4.1. Bestellung von Trassen.....	10
4.1.1. Vorgehensweise.....	10
4.1.2. Trassenzuweisung durch die <i>ÖBB-Infrastruktur AG</i>	11
4.2. Verfahren für die Netzfahrplanerstellung.....	11
4.2.1. Phase I - Hauptbestellphase.....	11
4.2.2. Prioritäten bei der Trassenzuweisung.....	11
4.2.3. Phase II - Koordinierungsverfahren.....	11
4.2.4. Phase III - Anhörung.....	11
4.2.5. Phase IV.....	12
4.2.6. Phase VI – „überlastete Schieneninfrastruktur“.....	12
4.2.7. Termine für Trassenzuweisung für den Fahrplan 2016 (i.e. Fahrplanjahr 2016).....	12
4.3. Trassenzuweisung für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr).....	12
4.4. Angebotstrassen.....	12
4.4.1. Angebotstrassen.....	12
4.5. Abweichungen vom Tagessoll.....	12
4.5.1. Begriffe.....	13
4.5.2. Aufgaben des Traktionsleisters.....	13
4.5.3. Aufgaben des Infrastrukturbetreibers.....	13
4.5.4. Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	13
4.6. Bonus-Malus System.....	14
4.7. Reservierungskosten.....	14
5. Produktkatalog und Entgelte für das Fahrplanjahr 2016	15
5.1. Mindestzugangspaket.....	15
5.2. Berechnungsschema.....	15
6. Sonstige Leistungen und Entgelte für das Fahrplanjahr 2016	16
6.1. Serviceleistungen.....	16
6.2 Zusatzleistungen.....	16
6.2. Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen.....	17
7. ANLAGE 1: Antrag auf Zugtrasse - Formular	18
8. ANLAGE 2: Triebfahrzeugdatenblatt	25
9. ANLAGE 3: AGB zum Infrastrukturnutzungsvertrag	26
10. ANLAGE 4: Schematische Darstellung mbs Bahnstrecke	36

1. Einleitung

1.1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (im Folgenden kurz SNNB) sind eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden. Die SNNB wurden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und werden laufend aktualisiert.

1.2. Gesetzliche Basis und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Gemäß § 59 Eisenbahngesetz 1957 i.d.g.F. (EisbG) stellen die SNNB das durch Artikel 3 der Richtlinie 2001/14 EG gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Instrument dar, den EVU diskriminierungsfreie Zugangsbedingungen vorzugeben.

1.3. Geltungsbereich/Geltungsdauer

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten für das gesamte mbs-Streckennetz. Die darin enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status vom **Jänner** 2015 und werden laufend aktualisiert.

Der vorliegende Produktkatalog umfasst grundsätzlich die von der mbs für den Zugang zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistung bereitgestellten Schieneninfrastrukturanlagen wie z. B. Gleise, Weichen, usw. Nicht umfasst sind daher insbesondere:

- Anschlussbahnen
- Werkstättingleise
- Traktionsanlagen
- Schieneninfrastrukturanlagen anderer Eisenbahnunternehmen (z. B. Bahnhof Bludenz, usw.)

Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen und die im Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ genannten Bestelltermine sind grundsätzlich auf das **Fahrplanjahr 2016 – vom 13. Dezember 2015 bis 10. Dezember 2016** ausgerichtet. Die Termine für die Trassenzuweisung beziehen sich auf den Zeitraum April bis Dezember 2015.

1.4. Kontakt

Informationen zum Netzzugang erteilt die mbs (siehe Allgemeines). Die Agenden der Zuweisungsstelle (z.B. Netzfahrplankonstruktion, Benützungsentgeltfestsetzung) der mbs nimmt die ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang wahr – siehe dazu auch die Ansprechpartner im Punkt „Allgemeines“.

2. Zugang zum Netz

2.1. Zugang zur Schieneninfrastruktur der mbs haben

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
2. internationale Gruppierungen
 - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
 - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben:
 - i) Mitgliedstaaten der Europäischen Union;
 - ii) Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
 - iii) die Schweizerische Eidgenossenschaft;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

2.2. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich

1. Der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung;
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;
4. Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages
5. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte.

Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen bedarf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich einer Verkehrsgenehmigung nach § 15 oder Verkehrskonzession nach § 16 EisebG. Die den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und in der schweizerischen Eidgenossenschaft erteilten Verkehrsgenehmigungen, sind inhaltlich der nach dem EisebG 1957 erforderlichen Verkehrsgenehmigung, gleich zu halten..

Die für den Antrag einer österreichischen Verkehrskonzession oder Verkehrsgenehmigung oder einer erforderlichen Voraussetzungen sind bei der konzessionserteilenden Stelle zu erfragen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Sektion IV (Schiene,
Wasser u. Verkehrs-Arbeitsinspektorat),
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Ansprechstelle: Abt. Sch 5 -
Eisenbahnsicherheitsbehörde
Fr. Mag. Regina Roithner
Tel.: +43 1 711 62 65 2204
Fax: +43 1 711 62 2098
E-Mail: sch5@bmvit.gv.at

2.3. Sicherheitsbescheinigung

Ein Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie Sektion IV (Schiene,
Wasser u. Verkehrs-Arbeitsinspektorat),
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Ansprechstelle: Abt. Sch 5 -
Eisenbahnsicherheitsbehörde
Fr. Mag. Regina Roithner
Tel.: +43 1 711 62 65 2204
Fax: +43 1 711 62 2098
E-Mail: sch5@bmvit.gv.at

zu richten.

2.4. Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) / Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)

Sind alle Voraussetzungen gemäß Pkt. 2.1. bis 2.3. erfüllt, und kann dem Wunsch des Trassenwerbers auf Zuweisung einer Zugtrasse entsprochen werden, kann ein Infrastrukturnutzungsvertrag (im Folgenden kurz INV) mit der mbs abgeschlossen werden. Dieser INV regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen mbs - Infrastruktur bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG und dem EVU.

Die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sowie die Zugtrassenvereinbarung, die mit der ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang als Trassenzuweisungsstelle im Namen und auf Rechnung der mbs abgeschlossen wird, gelten als integrierende Bestandteile des INV. Die Zugtrassenvereinbarung enthält die Details über die zugewiesenen Trassen und eventuell sonstiger bestellter Leistungen.

3. Das mbs - Netz

3.1. Organisatorischer Aufbau der mbs

Die Montafonerbahn Aktiengesellschaft ist ein Dienstleistungsunternehmen in der Region Montafon und ist im Eigentum des Standes Montafon (54,5 %), der Vorarlberger Illwerke AG (11,5 %), des Landes Vorarlberg (11,2 %), sowie von privatem Streubesitz (22,8 %).

Organisatorisch ist die Montafonerbahn Aktiengesellschaft in drei Geschäftsbereiche gegliedert:

Energie – Verkehr – Handel

Die Montafonerbahn (Bahn) ist ein Geschäftsbereich der Montafonerbahn Aktiengesellschaft und betreibt die Bahnlinie Bludenz – Schruns.

3.2. Organisation Bereich Infrastruktur

Zu den Hauptaufgaben des Bereiches Bahn - Infrastruktur zählen das Management des Betriebsablaufes generell, der betrieblichen Normenwerke, die Abwicklung der Behördenverfahren genehmigungspflichtiger Normen, die interne Abstimmung sowie das Informationsmanagement über die Normenentwicklung. Weiters werden die betrieblichen Bildungsinhalte der Aus- und Weiterbildung für Mitarbeiter des Betriebsdienstes festgelegt. Darüber hinaus die Definition der betrieblichen Anforderungen an Infrastrukturprojekte und technischen Systeme als Vorgabe für die technische Planung. Ebenfalls liegen die Sicherheitsverantwortung gegenüber unseren Kunden, der Unternehmensleitung und den Mitarbeitern durch Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems sowie die Baubetriebsplanung in diesem Gestaltungsbereich.

3.3. ÖBB-Infrastruktur AG als Zuweisungsstelle der mbs

Die *ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang* als Zuweisungsstelle der mbs weist Zugtrassen an Zugangsberechtigte zu. Die Zuweisung erfolgt im Namen und auf Rechnung der mbs in Form eines schriftlichen Vertrages. Die *ÖBB-Infrastruktur AG/Netzzugang* als Zuweisungsstelle hat u.a. in Entsprechung der vorliegenden SNNB Begehren verschiedener Zugangsberechtigter zu koordinieren und das Benützungsentgelt und die sonstigen Entgelte festzusetzen.

3.4. Betriebskontrolle

Bahn Betriebsleitung.

3.5. Allgemeine Angaben zum Schienennetz

Das Bahn - Schienennetz umfasst 9 Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen, Ladegleise) und weist eine Gesamtstreckenlänge von 13 km in Normalspur/elektrifiziert (1.435 mm/15 kV/16,7 Hz AC) auf. Eine umfassende Übersicht über die technische Ausrüstung und Leistungsfähigkeit des Bahn - Streckennetzes finden Sie in der Standardsicherheitsbescheinigung. Diese gibt unter anderem Auskunft über Parameter des Fahrweges und der Betriebsführung. Weiters stehen im Anhang eine Lageskizze zur Einsicht. Die Betreuung der Infrastruktur erfolgt durch die Abteilung Bau und Betrieb der Bahn.

Das Bahn - Schienennetz umfasst die Strecke Bludenz - Schruns:

Allgemeine Daten zur Strecke:

Gesamtbetriebslänge:	12,874 km
Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h
Kleinster Bogenradius:	170 m
Spurweite:	1.435 mm (Normalspur)
Lichtraumprofil:	UIC 505, ZOV 7
Größte Neigung:	26,5 ‰
Streckenklasse:	D4
Betriebsart:	Eingleisige, vernetzte Nebenbahn, elektr. Betrieb 15 kV/16,7 Hz
Art des Signalsystems:	Signalisierung nach ÖBB V2
Ortungsanlage:	Achszählsystem AzF
Kommunikationssysteme:	Zugfunk ZFM 90

3.6. Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen

3.6.1. Betriebsvorschriften

Angewendete Betriebsvorschriften bzw. Dienstvorschriften

V2 der ÖBB	Signalvorschrift
V3 der ÖBB	Betriebsvorschrift mit ZSB
ZSB der ÖBB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift
ZSB 26 der ÖBB	Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung
M26 der ÖBB	Bremsvorschrift
EL52 der ÖBB	Elektrobetriebsvorschrift
ÖBB 40	Richtlinie für den Arbeitnehmerschutz
VzG der mbs	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
Tfzf – Heft	Triebfahrzeugführerheft des Fachverbandes der Schienenbahnen
Zub – Heft	Zugbegleiterheft des Fachverbandes der Schienenbahnen
DV der mbs	Dienstvorschriften
DA der mbs	Dienstanweisungen
Bsb der mbs	Betriebsstellenbeschreibungen
Bedienungsanweisungen der Anschlussbahnen	

3.6.2. Fahrplanunterlagen

- Bildfahrplan
- Buchfahrplan

3.7. Betriebsöffnungszeiten (identisch mit der Besetzung der Fdl Schruns)

Mo – Fr	5.30 h – 18.30 h
Sa	6.10 h – 18.30 h
So	6.50 h – 18.30 h

3.8. Hauptverkehrszeiten

Die Hauptverkehrszeiten gem. § 65 c Abs. 3 EisbG sind:

Mo – Fr	5.00 h – 19.00 h
Sa	6.00 h – 09.00 h, 11.00 h – 19.00 h
So	7.00 h – 09.00 h, 14.00 h – 19.00 h

3.9. Baubetriebsplanung

In den kommenden drei Jahren sollen auf der mbs – Infrastruktur folgende Projekte verwirklicht werden:

- Erneuerung der gesamten Streckensicherung
- Ausweichgleis Kaltenbrunnen
- Gleisneulage Schruns
- Diverse Eisenbahnkreuzungen

4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1. Bestellung von Trassen

4.1.1. Vorgehensweise

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) richtet seine Zugtrassenbestellung schriftlich an die *ÖBB-Infrastruktur AG* – siehe dazu auch die Ansprechpartner im Punkt „Allgemeines“.

Die im Zusammenhang mit einer Trassenbestellung kompetenten Ansprechpartner der mbs sind im Punkt „Allgemeines“ angeführt. Eine Trassenbestellung hat mit den im Kapitel 7 – Anlage 1 enthaltenen Trassenbestellformularen zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- Bremstechnische Möglichkeiten
- Besonderheiten (z.B. Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalablösen, RID außergewöhnliche Sendungen usw.)

Bei Unvollständigkeit des Trassenantrags wird der Antragsteller von der *ÖBB-Infrastruktur AG* aufgefordert, die notwendigen Daten innerhalb von drei Werktagen zu liefern, ansonsten gilt die Zugtrassenbestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

Bürozeiten der *ÖBB-Infrastruktur AG* sind von Montag bis Freitag von 08:30 bis 16:00 Uhr.

Vollständig und fristgerecht bei der *ÖBB-Infrastruktur AG* vorliegende Zugtrassenbestellungen bilden die Grundlage für die Fahrplankonstruktion und die Zuweisung von Zugtrassen. Ändert das EVU nach dem Bestelltermin seine Zugtrassenbestellung ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Zugtrassenbestellung das EVU. Ein der *ÖBB-Infrastruktur AG* oder der mbs dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom EVU zu ersetzen.

4.1.2. Trassenzuweisung durch die ÖBB-Infrastruktur AG

Die *ÖBB-Infrastruktur AG* als Zuweisungsstelle der Montafonerbahn Aktiengesellschaft (mbs) entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften des EisbG

Die *ÖBB-Infrastruktur AG* nimmt die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben für die mbs als integriertes Eisenbahnunternehmen wahr.

Die *ÖBB-Infrastruktur AG* nimmt die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vor.

Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgt, „ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 2 EisbG“, in Form eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält. Die *ÖBB-Infrastruktur AG* schließt diese Verträge gemäß § 70a Abs. 1 mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung der mbs ab.

Gemäß §70a Abs. 2 hat die Zuweisung von Zugtrassen an die mbs zur Ausübung von Zugangsrechten auf ihrer Schieneninfrastruktur und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, die die mbs hierfür erbringt, in Form einer von der *ÖBB-Infrastruktur AG* und der mbs unterfertigten Urkunde zu erfolgen, welche sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängenden Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat.

4.2. Verfahren für die Netzfahrplanerstellung

4.2.1. Phase I - Hauptbestellphase

Die Frist für die Einbringung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, endet mit dem 25. August 2015.

Die *ÖBB-Infrastruktur AG* wird bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen entsprechen.

4.2.2. Prioritäten bei der Trassenzuweisung

- Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten – diese sind in Punkt 3.8 geregelt
- Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen
- Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen
- Sonstige Personenverkehrsleistungen

Zuweisung von Zugtrassen bei Überlastung der Schieneninfrastruktur

4.2.3. Phase II - Koordinierungsverfahren

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so bemüht sich die Zuweisungsstelle gemäß § 65b Abs.1 EisbG durch Koordinierung der Begehren der Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen und durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung.

4.2.4. Phase III - Anhörung

Die Zuweisungsstelle hört alle Zugangsberechtigten, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde und die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf an und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat ein.

4.2.5. Phase IV

In jenen Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären und denen nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, erklärt die *ÖBB-Infrastruktur AG* als Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt für überlastet. Diese Erklärung wird auch dann erfolgen, wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Schieneninfrastruktur in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

4.2.6. Phase VI – „überlastete Schieneninfrastruktur“

Führt ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zur „Erklärung von überlasteter Schieneninfrastruktur“, gilt für diese Trassen folgendes Verfahren und werden folgende Vorrangkriterien angewendet:

Führt das Streitbeilegungssystem zu keiner Lösung des Trassenkonflikts, entscheidet die *ÖBB-Infrastruktur AG* als Zuweisungsstelle nach den Priorisierungsregeln gemäß § 65c Absatz 3 EISBG abschließend.

Die Ablehnung eines Begehrens von Zugangsberechtigten auf die Zuweisung einer Zugtrasse erfolgt in schriftlicher Form unter Anführung der Gründe von der Zuweisungsstelle.

4.2.7. Termine für Trassenzuweisung für den Fahrplan 2016 (i.e. Fahrplanjahr 2016)

Das Fahrplanjahr 2016 dauert von 13. Dezember 2015 bis 10. Dezember 2016

Terminplan für Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen für das Fahrplanjahr 2016

Einbringen von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen	Haupttermin 25. August 2015
Auflage Netzfahrplanentwurf	06. Juli 2015

Das jeweils angegebene Datum versteht sich als Ende der jeweiligen Frist.

Ausschließlich Begehren, die spätestens bis zum Haupttermin bei der *ÖBB-Infrastruktur AG* eingelangt sind, können in den darauf folgenden Verfahren (Anhörung, Koordinierung,) berücksichtigt werden.

Der Netzfahrplan tritt am 13. Dezember 2015 in Kraft.

4.3. Trassenzuweisung für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr)

Die Priorisierung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen erfolgt für Verkehre, die sich auf den gültigen Fahrplan beziehen nach dem „first come – first serve“-Prinzip, d.h. zeitlich früher eingebrachte Begehren werden später eingebrachten Begehren vorgezogen. Es gilt das Datum des Poststempels, E-Mails bzw. des Telefax.

Der gesamte Mehraufwand für die Planung und Ausführung von Ad-hoc Verkehren wird zu den jeweils geltenden Stundensätzen (je angefangene Stunde) mit den entsprechenden Zuschlägen nach Punkt 6.2 verrechnet.

4.4. Angebotstrassen

4.4.1. Angebotstrassen

Als Angebotstrassen werden von der mbs vorgefertigte Trassen bezeichnet. Diese Trassen werden in Streckenabschnitte mit freien Kapazitäten eingefügt und können von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der angegebenen Verkehrstage auch kurzfristig gebucht werden.

4.5. Abweichungen vom Tagessoll

Um die diskriminierungsfreie Behandlung aller EVU durch den Infrastrukturbetreiber bei Abweichungen vom Tagessoll zu garantieren, wurde seitens der mbs ein durchgehender Bereitschaftsdienst (während der Betriebsöffnungszeiten)

eingrichtet.

- b) Festlegung von standardisierten Meldeverfahren zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den am mbs-Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Betriebsstörungen. Das Betriebsstörungskonzept wird unter der Federführung des Infrastrukturbetreibers und der am mbs-Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Traktionsleister erstellt.

Bei den EVU sind Leitstellen einzurichten bzw. rund um die Uhr erreichbare Ansprechpartner zu nennen (im Infrastrukturnutzungsvertrag), die im Falle einer Betriebsstörung von dem zuständigen Bereitschaftsdienst verständigt werden um deren Bedürfnisse bei den Maßnahmen zur Wiederherstellung des Planbetriebes berücksichtigen zu können (ausgenommen Erstmaßnahmen).

4.5.1. Begriffe

Das Tagessoll ist die Summe aller von den EVU für einen bestimmten Tag bestellten Züge und Nebenfahrten. Für Bedienfahrten gelten die Bestimmungen sinngemäß.

Abweichungen vom Tagessoll sind

- Ungeplante Einschränkungen der Infrastruktur
- organisatorische und technische Mängel im Zuglauf
- Verspätungen, auch solche die durch bestellte und akzeptierte Zusatzleistungen entstehen
- Änderungen in der Zugbildung, die sich auf die Betriebsabwicklung auswirken.

4.5.2. Aufgaben des Traktionsleisters

Der Infrastrukturbetreiber verständigt bei Abweichungen vom Tagessoll das EVU und den betroffenen Traktionsleister. Abweichungen können gesondert vereinbart werden. Erstmaßnahmen sind nur jene Maßnahmen, die der Infrastrukturbetreiber zum Freimachen der Infrastruktur nach außergewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen durchführt. Auf Verlangen des Infrastrukturbetreibers kann das EVU zur Mitwirkung für das Räumen der Infrastruktur aufgefordert werden, auch dann, wenn andere EVU betroffen sind. Folgemaßnahmen sind alle weiteren Maßnahmen, die unter Mitarbeit der am mbs-Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen (Betriebsstörungskonzepte, Abweichungsbestellungen oder Vorgaben). Während der Abwicklung von Zugfahrten ist daher die Erreichbarkeit einer entscheidungsbefugten Kontaktperson des EVU gem. Beilage zur Zugtrassenvereinbarung erforderlich. Wenn kein Betriebsstörungskonzept vorliegt und vom EVU trotz Verständigung keine Abweichungsbestellung für die jeweilige Betriebsstörung abgegeben wird, werden alle weiteren Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf Kosten des EVU getroffen. Diesbezüglich kann vom Infrastrukturbetreiber jedoch nicht gewährleistet werden, dass alle marktspezifischen oder organisatorischen Zusammenhänge des EVU erkannt bzw. darauf Rücksicht genommen werden kann (Garniturenwenden, Personalressourcen.....).

4.5.3. Aufgaben des Infrastrukturbetreibers

- Informationspflicht an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder andere Infrastrukturbetreiber (IB) besteht bei drohenden oder eingetretenen Störungen in der Betriebsabwicklung, insbesondere bei jenen Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen, etc.) führen können.
- Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung
- Information der Reisenden in Betriebsstellen über den Zugverkehr
- Dokumentation
- Erstellung von Betriebsstörungskonzepten (BSK) unter Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bzw. Traktionsleister für definierte Bereiche.

4.5.4. Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Informationspflicht an den Infrastrukturbetreiber (IB) besteht bei drohenden oder eingetretenen Störungen in der Betriebsabwicklung, insbesondere bei jenen Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen, etc.) führen können.
- Vorgaben und Abweichungsbestellungen für die jeweilige Betriebsstörung.
- Mitwirkung an der Beseitigung einer eingetretenen Störung in der Betriebsabwicklung im Rahmen der Erstmaßnahmen, auch wenn andere EVU betroffen sein sollten.
- Information der Reisenden im Zug
- Information der EVU-Kunden

4.6. Bonus-Malus System

Allgemeine Anforderungen an Regelungen zur Leistungsfähigkeit der Entgelte für Pflichtleistungen ergeben sich einerseits zwingend aus den rechtlichen Vorgaben sowie andererseits aus Erwägungen der Wirtschaftlichkeit.

Bei Abweichungen bzgl. der Pünktlichkeit, d. h. wenn die Zugtrasse nicht wie vereinbart abgewickelt wird, wird gemäß Punkt 5 die Verspätung im Zuge des Infrastrukturbenützungsentgelts verrechnet, wobei die Verspätung im Ziel- bzw. Übergabebahnhof relevant ist. Als Verspätung gilt eine Zeitüberschreitung von 10 Minuten und mehr.

4.7. Reservierungskosten

Zugangsberechtigte, die im Zuge des Netzfahrplanerstellungsverfahrens die Zuweisung von Zugtrassen begehren, haben für jene Zugtrassen, welche sie begehrt haben, aber für deren Inanspruchnahme auf Grund von Umständen, die nur sie selbst zu vertreten haben, keine Zuweisung zustande gekommen ist, an die mbs Kosten gemäß Pkt. 33.9. AGB für die Reservierung dieser beehrten Trassen zu ersetzen.

5. Produktkatalog und Entgelte für das Fahrplanjahr 2016

5.1. Mindestzugangspaket

Die Entgeltsätze für das Infrastrukturbenützungsentgelt beruhen auf dem § 67 Eisenbahngesetz 1957 i. d. g. F. Die mbs Infrastruktur stellt folgende Leistung als Mindestzugangspaket zur Verfügung:

- Nutzung von Weichen und Abzweigungen.
- Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen.
- Jene erforderlichen Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

Die Verrechnungspreise für das Standardpaket Zugfahrt werden von folgenden Parametern beeinflusst:

- Gesamtbruttotonnenkilometer
- Zugkilometer
- Verspätungen – siehe auch Bonus-Malus-System

5.2. Berechnungsschema

$$\begin{array}{r}
 \text{Gesamtbruttotonnenkilometer} \quad \times \mathbf{A} \\
 + \text{Zugkilometer} \quad \times \mathbf{B} \\
 + \text{Verspätungsminuten} \quad \times \mathbf{C} \\
 \hline
 = \text{IBE}_{\text{Zugfahrt}}
 \end{array}$$

Bei Entfall der Zugfahrt gem. 4.7. kommt ein Reservierungsentgelt zur Verrechnung.

Für diese Leistungen verrechnet die mbs Infrastruktur folgende Infrastrukturbenützungsentgelte:

Gesamtbruttotonnenkilometer:

Einheit	Kategorie	Faktor	Preis [EUR exkl. 20% MWSt.]
Gesamtbruttotonnenkilometer	Zugfahrt	\mathbf{A}_{btk}	0,001268

Zugkilometer:

Einheit	Kategorie	Faktor	Preis [EUR exkl. 20% MWSt.]
Zugkilometer	Reisezüge und Güterzüge	\mathbf{B}_{zk}	1,1073

Verspätungspreis:

Einheit	Kategorie	Faktor	Preis [EUR exkl. 20% MWSt.]
Minute	Ziel- bzw. Übergabebahnhof	\mathbf{C}_{min}	0,5628

6. Sonstige Leistungen und Entgelte für das Fahrplanjahr 2016

Die mbs Infrastruktur bietet über das Mindestzugangspaket hinaus folgende sonstige Leistungen zu den angeführten sonstigen Entgeltsätzen an.

6.1. Serviceleistungen

Haltepreis:

Einheit	Kategorie	Faktor	Preis [EUR exkl. 20% MWSt.]
Halt in Bf Schruns	Stationskategorie 5	D_H	0,9352
Halt in allen restlichen Stationen u. Bahnhöfen	Stationskategorie 6	D_H	0,6322

Benutzung von Wechselstromanlagen:

Benutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom (inkl. Nutzung der Fahrleitung).

Es sind die Triebfahrzeuge mit einem geeichten Zähler auszustatten oder es ist auf eine andere Weise der Energieverbrauch im Mittel glaubhaft zu machen.

Soll elektrische Traktionsenergie beigestellt werden, so ist mit der ÖBB-Infrastruktur AG - Geschäftsbereich Energie ein entsprechender Bahnstromlieferungsvertrag zu vereinbaren.

6.2 Zusatzleistungen

Einheit	Kategorie	Faktor	Preis [EUR exkl. 20% MWSt.]
Arbeitsstunde (MO-FR 5:30 – 18:35)	Fahrdienstleitertätigkeiten	-	67,42 je Stunde
Überstundenzuschlag (MO-FR 20:00 – 22:00)			+45% je Stunde
Nachtzuschlag (MO-FR 22:00 – 6:00)			+85% je Stunde
Wochenendzuschlag (FR-MO 18:35 – 5:30)			+85% je Stunde

Die obigen Fahrdienstleitertätigkeiten kommen zum Beispiel im Punkt 4.3. zur Anwendung

6.2. Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

Kommt es bei der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen zu Kapazitätsengpässen, kommen innerhalb der Fahrplanperiode folgende Priorisierungen zur Anwendung:

- fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
- vertraglich gebundene Begehren vor Neubegehren
- Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlichen Infrastrukturdienstleistungen vor Begehren auf die Zurverfügungstellung unregelmäßig oder bedarfsweise benötigter Infrastrukturdienstleistungen
- Begehren mit längerer Laufzeit vor Begehren mit kürzerer Laufzeit.
- Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit hohem Umsatz vor Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit niedrigem Umsatz
- Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen, die den Gegebenheiten der Schieneninfrastruktur besser entsprechen

7. ANLAGE 1: Antrag auf Zugtrasse - Formular

Antrag auf Zugtrasse

- Trassenanfrage
 Bestellung
 Änderung (Ihr Zeichen vom)
 (Zutreffendes ankreuzen)

Antrag auf Zugtrassenzuweisung

7.1. Besteller:

- 7.1.1. Name: _____
- 7.1.2. Firma: _____
- 7.1.3. Abt.: _____
- 7.1.4. Anschrift: _____
- 7.1.5. Telefon: _____
- 7.1.6. Fax: _____
- 7.1.7. E-Mail: _____
- 7.1.8. Ihr Zeichen: _____
- 7.1.9. Rechnungslegung durch: _____
- 7.1.10. Kostenstellennummer für interne Leistungsverrechnung: _____

Zusatz für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen:

7.1.11. Sicherheitsbescheinigung

Sind Sie im Besitz einer gültigen Sicherheitsbescheinigung von mbs-Infrastruktur? (Bedingung für Trassenvergabe; Zutreffendes ankreuzen)

- nein
 ja ▶ Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihre Sicherheitsbescheinigung

Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung bis _____

7.1.12. Infrastrukturnutzungsvertrag

Sind Sie im Besitz eines gültigen Infrastrukturnutzungsvertrages? (Bedingung für Trassenvergabe; Zutreffendes ankreuzen)

- nein
 ja ▶ Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihres Infrastrukturnutzungsvertrages

Gültigkeit des Infrastrukturnutzungsvertrages bis _____

7.2. Angaben zum Zug

7.2.1. Triebfahrzeuge

Lfd.Nr.	Reihe	Triebfahrzeug- datenblatt		ZV-Diagramm des Tzf		von	bis
		ja	nein	ja	nein		
1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

7.2.2 Zugbildung

7.2.2.1. Reisezug – Wagensatz, Reihung

Lfd.Nr.	Gattung	Serien- bzw. Wagennummer	Leer- gewicht	Gesamt- gewicht	LüP	Strecke von	Strecke bis	V-max km/h
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
Summe:								

7.2.2.2. Güterzug – Reihung

nimmt Last		max. Zuglänge m	max. Zug- gewicht t	V-max km/h	Besonderes
in	für				

7.5. Zusätzliche Erfordernisse

7.5.1. Benützung von Vorheizanlagen

- nein
 ja

Betriebsstelle	Zeit	Besonderheiten

7.5.2. Energieversorgung durch mbs

- nein
 ja

Art	Menge	Betriebsstelle

7.5.3. Zugbegleiter-(Verschieber-)Stellung durch mbs

- nein
 ja

von	nach	Stellung durch Dienststelle

7.5.4. Triebfahrzeugführer-(Lotsen-)Stellung durch mbs

- nein
 ja

von	nach	Stellung durch Dienststelle

7.6. Zusätze für Nostalgiefahrten

7.6.1. Triebfahrzeuge

Verantwortlichkeit und Kontrolle der Zulässigkeit des eingesetzten Rollmaterials obliegt dem Besteller!

Lfd.Nr.	Reihe	von	bis	Vorspann	Nachsch.	Streckenkl.
1				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

7.6.2. Bedingungen und Einschränkungen für den Verkehr des eingesetzten Rollmaterials

7.6.3. Brandschutzmaßnahmen

7.7. Sonstiges

7.7.1. Bemerkungen, sonstige Anforderungen

Der Besteller sorgt in Eigenverantwortung für:

- Energieversorgung
- Vorheizen
- Wagenstellung
- Wagennummerierung
- sanitäre Ausrüstung
- Reinigung
- Bewirtschaftung

Ort, Datum

Unterschrift

7.8. Triebfahrzeugdatenblatt

7.8.1. Baureihe

7.8.2. Eigentümer

7.8.2.1. Name:

7.8.2.2. Anschrift:

7.8.3. Hersteller

7.8.4. Baujahr

7.8.5. Betriebsbewilligung

7.8.6. Typenskizze liegt bei

- ja
 nein

7.8.7. Technische Daten

Höchstgeschwindigkeit		km/h	Antriebsleistung		kW
Begrenzungslinie (UIC 505)	<input type="checkbox"/>		Radsatzanordnung		
Gesamtgewicht		t	Länge über Puffer		mm
max. Radsatzlast		t	Drehzapfenabstand		mm
max Gewicht (t/m)		t/m	Drehgestellradsatzabstand		mm
Anzahl der Radsätze			Zugbeeinflussungsart		
Anzahl der Räder			Sicherheitsfahrschaltung		
Raddurchmesser (Wälzkreis)		mm	Zugfunk		
Bremsgewichte	R+Mg	t	Bremshunderstel	R+Mg	%
	R	t		R	%
	Hd	t		Hd	%
	R+E	t		R+E	%
	P	t		P	%
	P+E	t		P+E	%
	G	t		G	%

8. ANLAGE 2: Triebfahrzeugdatenblatt

Triebfahrzeugdatenblatt für

Triebfahrzeug(e) Nummer(n)
 UIC- Nummer(n)

Eigentümer:
 Einstellende Bahn:

Hersteller: Baujahr:

Betriebsbewilligung: GZ.....

Zulassung Zl.:

Höchstgeschwindigkeit:	.....km/h	Länge über Puffer:	.....mm
Bregrenzungsline (UIC 505)		Drehzapfenabstand:	.....mm
Antriebsleistung:	.....kW	Drehgestellradsatzstand	.....mm
Fahrdrahtnennspannung:	.....kV	Gesamtmasse:	.....t
Frequenzbereich:	.....Hz	Max. Achsfahrmasse:	.....t
Zugbeeinflussung: (Bauart)	.....	Masse pro Längeneinheit	.....t/m
Zugfunk: (Bauart)	.....	Radsatzanordnung:	.....
Sicherheitsfahrschaltung: (Bauart)	.....	Raddurchmesser(Wälzkreis)	.....mm
	Bremsbauart:		
Bremsgewichte:	R+Mg .....t	R+E .....t	R+E(160).....t
	P+Mg	P+E .....t	R .....t
	P .....t	G .....t	Hd .....t
Bremsprozente	R+Mg%	R+E%	R+E(160)
	P+Mg%	P+E%	R
	P%	G%	Hd

Mit dem Datenblatt sind vorzulegen:

Beilage 1: Typenzeichnung (mindestens M 1:50, Auf- und Kreuzriss)

Beilage 2: Zug-/Bremskraft - Geschwindigkeitsdiagramm

9. ANLAGE 3: AGB zum Infrastrukturnutzungsvertrag

1. Begriffsbestimmungen

1.1. Verkehrsgenehmigung/Verkehrskonzession

Die nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen/die internationale Gruppierung (EVU) seinen/ihren Sitz hat, erteilte Berechtigung im Sinne der EU-Richtlinie 95/18 zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder eine Konzession nach dem Bundesgesetz vom 13. Februar 1957 über das Eisenbahnwesen (EisbG 1957, BGBl 1957/60 idGF, zuletzt geändert BGBl I 2004/38) in der jeweils geltenden Fassung.

1.2. Hilfspersonen

Das sind Bedienstete oder andere natürliche oder juristische Personen, deren sich die mbs oder das EVU zur Erfüllung ihrer vertraglichen Rechte und Pflichten bedienen.

1.3. Dritter

Jede andere natürliche oder juristische Person als die mbs und das EVU, einschließlich deren Hilfspersonen.

1.4. Zugtrasse

Die aufgrund der gem. Pkt. 4.1.1. der Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) beantragte und durch Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages zugewiesene Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann.

1.5. Nutzung von Strecken, Bahnhöfen und sonstigen Anlagen der Schieneninfrastruktur gem. Pkt. 5 der SNNB

1.5.1 Umfasst ist die Nutzung der Gleise der freien Strecke und deren Fortsetzung in den Bahnhöfen sowie betriebsnotwendiger Überholungs- und Kreuzungsgleise zum Halten, Ein-, Aus- und Durchfahren von Zügen. Weiters die Nutzung der Gleise und Weichen in den Bahnhöfen und sonstigen Betriebsstellen, soweit sie für die Zugbildung, Be-/Entladung, Abstellung und Bereitstellung von Fahrbetriebsmitteln bestimmt sind.

1.5.2. In Bahnhöfen und Haltestellen, die dem planmäßigen Halt von personenbefördernden Zügen dienen, umfasst die Nutzung der Bahnsteiggleise durch solche Züge zum Zweck des Aus- und Einsteigens von Personen bzw. Durchführung von Ladetätigkeit auch die Nutzung der erforderlichen Zu- und Abgänge sowie sonstiger Anlagen(teile) der Schieneninfrastruktur in Bahnhöfen und Haltestellen.

1.5.3. Die Nutzung von Anlagen der Schieneninfrastruktur ist nur im vertraglich vereinbarten Umfang, zu dem vertraglich vereinbarten Zweck und nur im vertraglich vereinbartem Ausmaß zulässig.

1.6. Störungen in der Betriebsabwicklung

Abweichungen von den normalen Betriebsbedingungen insbesondere auf Grund von Unfällen, Fahrzeuggebrechen, Störungen an Sicherungsanlagen, Oberleitungsstörungen, Arbeiten am Fahrweg, Naturereignissen und sonstigen unabwendbaren Ereignissen.

1.7. Zuweisungsstelle der mbs

Die Zuweisungsstelle der *ÖBB-Infrastruktur AG* (im Folgenden kurz ÖBB-Infrastruktur genannt) übernimmt ab 01.01.2010, dem Fahrplan 2010, die Aufgaben der Zuweisungsstelle der mbs.

2. Nachweise, Unterlagen

2.1. Das EVU übermittelt der mbs schriftlich sämtliche für die Ausübung der Rechte aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) erforderlichen Unterlagen (Genehmigung gemäß Punkt 1.1., die Sicherheitsbescheinigung gem. § 37 EisbG idGF und die aufrechte Deckung der Haftpflicht) als Nachweis dafür, dass es die Voraussetzungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur erfüllt.

2.2. Das EVU erklärt schriftlich, dass es zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses eine Änderung der Genehmigungen gemäß Punkt 1 weder beantragt hat, noch dass eine solche zwischenzeitlich nicht erfolgt ist und auch kein Widerrufsverfahren eingeleitet ist. Das EVU hat der mbs unverzüglich jede Änderung oder den Widerruf der Genehmigung bei sonstiger auf den Zeitpunkt des Eintrittes der Änderung oder des Widerrufs wirkende Vertragsauflösung mitzuteilen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben dadurch unberührt.

- 2.3. Die geforderten Nachweise/Unterlagen müssen jeweils im Original oder amtlich beglaubigter Abschrift in deutscher Sprache bzw. in beglaubigter deutscher Übersetzung vorgelegt werden.

3. Übertragung von Rechten und Pflichten

Die völlige oder teilweise Übertragung von Rechten und Pflichten, die sich aus diesem Vertrag ergeben, auf andere natürliche oder juristische Personen ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der mbs als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und Zuweisungsstelle möglich. Sollte das EVU sich zur Erbringung von Leistungen anderer Eisenbahnunternehmen bedienen, hat es unverzüglich der Zuweisungsstelle der mbs und der mbs eine schriftliche Erklärung dieser Unternehmen zu übermitteln, dass diese die Geltung dieses Vertrages und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen anerkennen. Das EVU darf sich nur solcher Eisenbahnunternehmen bedienen, die wirtschaftlich und technisch in der Lage sind, die Bedingungen dieses Vertrages einzuhalten. Für durch ein vom EVU beauftragtes Eisenbahnunternehmen vorgenommenes Handeln oder Unterlassen haftet das EVU wie für eigenes.

4. Personal

- 4.1. Das EVU ist dafür verantwortlich, dass das für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebes erforderliche Personal den Anforderungen entspricht, die sich aus den für die Erbringung der vorgesehenen Verkehrsleistung maßgeblichen Rechts- und sonstigen Vorschriften sowie Regelungen ergeben.
- 4.2. Soweit die Sicherheitsbescheinigung insofern diesbezüglich keine Angaben enthält, hat das EVU vor Vertragsabschluss und auf Verlangen der mbs jederzeit während der Vertragsdauer insbesondere nachzuweisen, dass das Personal
- 4.2.1. über die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie über die fachliche Eignung zur Erfüllung der Verpflichtungen des gegenständlichen Vertrages verfügt,
- 4.2.2. die Kenntnis der für die Strecke der mbs jeweils geltenden Vorschriften hat und diese beachtet,
- 4.2.3. die Betriebsprache (siehe Punkt 9) ausreichend beherrscht, um sowohl unter normalen Betriebsbedingungen als auch bei Störungen in der Betriebsabwicklung die Anwendung der Vorschriften in Wort und Schrift sowie einen Informationsaustausch zu ermöglichen.

5. Fahrbetriebsmittel

- 5.1. Das EVU ist verpflichtet, auf der zu nutzenden Schieneninfrastruktur nur Fahrbetriebsmittel (Fahrzeuge) einzusetzen, die von der zuständigen Stelle für den Verkehr zugelassen sind. Diese Zulassung muss inhaltlich zumindest der nach dem EisbG in der jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Bau- und Betriebsbewilligung entsprechen.
- 5.2. Das EVU stellt sicher, dass die Fahrbetriebsmittel während der gesamten Vertragsdauer insbesondere den Anforderungen der Sicherheitsbescheinigung entsprechen. Anderenfalls ist die mbs berechtigt, den Vertrag fristlos aufzulösen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben dadurch unberührt.

6. Versicherung

- 6.1. Vor Inkrafttreten des Vertrages hat das EVU die aufrechte Deckung der Haftpflicht durch Vorlage einer Bestätigung seitens des jeweiligen Versicherers über Abschluss, Bestehen, Umfang und Deckung einer dem Artikel 9 der EU-Richtlinie 95/18 entsprechenden Versicherung nachzuweisen und diese in der jeweils erforderlichen Höhe während der gesamten Vertragsdauer aufrechtzuerhalten. Änderungen im Versicherungsvertrag oder in der Deckung sind der mbs durch Vorlage einer entsprechenden Bestätigung des Versicherers unverzüglich bekannt zu geben. Im Falle einer nach Vertragsabschluss eintretenden Unterdeckung oder Verlusts des Versicherungsschutzes ist unverzüglich eine ausreichende Deckung der Haftpflicht herbeizuführen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben dadurch unberührt.
- 6.2. Das EVU ermächtigt die mbs ausdrücklich, vom Haftpflichtversicherer Auskünfte über den Versicherungsvertrag und über die Deckung der Risiken verlangen zu können. Des Weiteren ist die mbs berechtigt, in die Versicherungsunterlagen des EVU Einsicht zu nehmen.
- 6.3. Die mbs kann vom Erfordernis des Nachweises der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung absehen, wenn vom EVU die Deckung der Haftpflicht durch zumindest gleichwertige Vorkehrungen nachgewiesen wird. Das EVU informiert die mbs über alle eventuellen Änderungen sowie über den Fortbestand bzw. Verlust des Deckungsfonds durch Vorlage geeigneter Unterlagen.

6.4. Zum Recht der Zuweisungsstelle der mbs zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 28.

7. Betriebsunterlagen

7.1. Die mbs hält eine in regelmäßigen Abständen aktualisierte Beschreibung der Strecke im Internet für jedermann abrufbar bereit (Pkt. 3.6. der SNNB). Die Beschreibung enthält für die Strecke insbesondere folgende Informationen:

Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Zuggattung, Radsatzlast, Lichtraumprofil, Art der Elektrifizierung, Art des Signalsystems, Zugfunksystem, größte zulässige Zuglänge, größtes zulässiges Zuggewicht.

7.2. Die mbs händigt dem EVU spätestens bei Vertragsabschluss alle Unterlagen, welche diese Informationen enthalten, die detaillierten Fahrplanunterlagen gem. Pkt. 3.7.2. der SNNB sowie allfällige Änderungen zeitgerecht gegen Quittung aus.

8. Betriebsvorschriften

Die dem EVU zu übergebenden Vorschriften ergeben sich aus Anlage 2. Diese und deren Änderungen werden dem EVU im erforderlichen Umfang gegen nachweisliche Kenntnisnahme und Ersatz der Kosten übergeben. Soweit sich aus besonderen Vereinbarungen (z.B. Grenzübergangsübereinkommen) nichts anderes ergibt, gelten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur die Betriebsvorschriften der mbs in der jeweils geltenden Fassung.

9. Betriebssprache

Die auf dem Netz der mbs zu verwendende Sprache ist Deutsch.

10. Schieneninfrastrukturqualität

10.1. Die mbs stellt sicher, dass die Schieneninfrastrukturqualität unter normalen Betriebsbedingungen zur Erbringung der jeweils vertraglich vorgesehenen Verkehrsleistungen geeignet ist.

10.2. Dessen ungeachtet verfügt die mbs über das Recht, die Schieneninfrastrukturqualität - soweit dies notwendig ist, jedenfalls jedoch nicht willkürlich - zu

10.2.1. verbessern,

10.2.2. oder zu verschlechtern,

10.2.3. sowie die diesbezüglichen technischen Standards zu ändern,

Wenn eine solche Änderung während der Geltungsdauer des Vertrages erfolgt, ist die mbs verpflichtet, die negativen Auswirkungen auf das EVU, insbesondere durch die Maßnahmen gemäß Punkt 15 soweit als wirtschaftlich vertretbar zu minimieren.

10.3. Stellt das EVU besondere, über die bestehende Schieneninfrastrukturqualität hinausgehende Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Ausstattung des Fahrweges oder einen verkürzten Durchführungszeitraum von Arbeiten, so ist insbesondere über Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen. Die mbs ist berechtigt den Vertragsabschluß – jedoch nicht willkürlich – abzulehnen.

11. Informations- und Meldepflichten

- 11.1. Soweit in den Betriebsvorschriften nicht abweichende Informations- und Meldepflichten vorgesehen sind, hat das EVU der mbs rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges, insbesondere Nachstehendes zu melden:
 - 11.1.1. Zusammensetzung des Zuges (Triebfahrzeugreihe, Länge, Gewicht, Wagennummern und -anzahl, Bremsausmaß),
 - 11.1.2. Besonderheiten wie nicht RIC/RIV - fähige Fahrzeuge, gefährliche Güter im Sinne des RID, besondere, das Fahrzeug oder seine Beladung betreffende Beschränkungen,
 - 11.1.3. verspätungsrelevante Faktoren (z.B. Motorausfälle bei Triebfahrzeugen),
 - 11.1.4. andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung notwendige Angaben.
- 11.2. Das EVU hat sicherzustellen, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der mbs entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, insbesondere betriebliche Entscheidungen, bezogen auf die jeweilige Verkehrsleistung, im Namen des EVU zu treffen.
- 11.3. Nach Maßgabe der der mbs zur Verfügung stehenden Ressourcen teilen die mbs dem EVU auf Anfrage die Position seines Zuges mit. Die diesbezüglichen Ansprechstellen, die Informationsmittel und die möglichen Informationszeitpunkte ergeben sich aus dem Infrastrukturnutzungsvertrag.

12. Recht der mbs während der Laufzeit des Vertrages Arbeiten am Fahrweg vorzunehmen

- 12.1. Die mbs hat das Recht, an ihrer Schieneninfrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Schieneninfrastruktur stehenden Arbeiten oder Maßnahmen durchzuführen.
- 12.2. Über längere Zeit im Voraus geplante Arbeiten, die schwerwiegende Störungen in der Betriebsabwicklung nach sich ziehen, informieren die mbs das EVU möglichst 6 Monate vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen; über alle sonstigen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die mbs das EVU ehest möglich.
- 12.3. Die mbs führt die Arbeiten oder Maßnahmen so aus, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen des EVU möglichst gering gehalten werden.
- 12.4. Durch Arbeiten an der Schieneninfrastruktur entstehende Störungen in der Betriebsabwicklung berechtigen das EVU lediglich in jenen Fällen zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen, in denen der mbs oder ihren Erfüllungsgehilfen (§ 1313a ABGB) grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz nachgewiesen werden kann.

13. Prüfungs- und Weisungsrechte

- 13.1. Die mbs ist berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen, ob das EVU die vertraglichen Verkehrsleistungen unter Einhaltung der Betriebsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der Schieneninfrastruktur, erbringt. Die mbs hat das Recht, sich jederzeit aus begründetem Anlaß vom Kenntnis- und Wissensstand sowie von der Art der Dienstausbildung und der Dienstfähigkeit der mit der Durchführung des Verkehrs betrauten Mitarbeiter des EVU zu überzeugen. Die mbs kann weiters prüfen, ob das EVU seine vertraglichen Rechte und Pflichten bezüglich der Nutzung der Schieneninfrastruktur einhält.
- 13.2. Zum Zwecke der Ausübung der vorstehenden Rechte hat das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der mbs das Recht, dem Personal des EVU betriebliche Anweisungen zu erteilen, und das Recht auf Zugang zu den Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen des EVU, soweit dieser Zugang zur Überprüfung notwendig ist. Die mbs ist bei Unfällen oder bei vermutetem Verstoß gegen die Betriebsvorschriften unter anderem dazu berechtigt, Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (z.B. Geschwindigkeitsstreifen) abzunehmen und/oder zu kopieren. Erfolgen diese Aufzeichnungen ADV-unterstützt, sind der mbs, sofern dies nicht bereits im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erfolgt ist, die für eine Datenauswertung erforderlichen Programme zur Verfügung zu stellen.

- 13.3. Die in den Punkten 13.1 und 13.2 angeführten Rechte der mbs gelten insbesondere auch bei eingetretenen Schäden an Schieneninfrastrukturanlagen (Gleiskörper, Sicherungsanlagen, Fahrleitungen, etc.).
- 13.4. Die vorstehenden Regelungen lassen die Befugnisse insbesondere staatlicher Stellen sowie die Verantwortung des EVU unberührt.

14. Störungen in der Betriebsabwicklung

- 14.1. Zwischen EVU und der mbs ist unverzüglich jede drohende oder eingetretene Störung in der Betriebsabwicklung, insbesondere solche Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen etc.) führen können, sowie jeder drohender oder eingetretener Schaden, der sich auf die Sicherheit und Ordnung, die Pünktlichkeit, den korrekten Ablauf der Verkehrsleistungen, die Unversehrtheit der Schieneninfrastruktur oder der Umwelt, andere Nutzer oder Dritte auswirken könnte, zu melden.

15. Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren

- 15.1. Die mbs ist bestrebt, Abweichungen von den vereinbarten Zugtrassen so gering wie möglich zu halten.
- 15.2. Die mbs setzt bei Störungen in der Betriebsabwicklung alles daran, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann die mbs, nach Möglichkeit nach Rücksprache mit dem EVU, insbesondere Züge verlangsamen oder beschleunigen oder ihnen eine andere als die ursprünglich vereinbarte Zugtrasse zuteilen.

16. Freimachen der Schieneninfrastruktur

- 16.1. Das EVU hat die benutzte Schieneninfrastruktur fristgerecht zum Ende der gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag festgelegten Nutzungsdauer freizumachen.
- 16.2. Kommt das EVU seiner Verpflichtung gemäß Punkt 16.1 nicht nach, ist die mbs, insbesondere bei durch Fahrzeuggebrechen (Triebfahrzeugschäden etc.) verursachten Störungen in der Betriebsabwicklung, berechtigt, die Schieneninfrastruktur auf Kosten und Gefahr des EVU räumen zu lassen oder die Räumung selbst durchzuführen.
- 16.3. Darüber hinaus wirkt das EVU auf Verlangen der mbs an der Beseitigung einer eingetretenen Störung in der Betriebsabwicklung, auch wenn andere EVU betroffen sein sollten, mit. Soweit es zur Behebung der Störung erforderlich ist, hat das EVU insbesondere Triebfahrzeuge oder Personal gegen Ersatz der Kosten und branchenübliches Entgelt durch das EVU, das die Störung verursacht hat, bereitzustellen.
- 16.4. Die mbs hat ein umfassendes Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten. Punkt 13 gilt entsprechend.

17. Grundsätze der Haftung

- 17.1. Soweit zwischenstaatliche Vereinbarungen sowie einschlägige gesetzliche Bestimmungen, insbesondere des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (EKHG), des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) und des Unternehmensgesetzbuches (UGB) nicht entgegenstehen, gelten für die Haftung der Vertragsparteien die nachstehenden Bestimmungen.

Sie gelten nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

- 17.1.1. die Haftung der Vertragsparteien gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, derer sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
 - 17.1.1. die Haftung zwischen einen der Vertragsparteien und Dritten andererseits.
- 17.2. Punkt entfernt

17.3. Für Forderungen, die im Zusammenhang mit der Transportabwicklung durch das EVU entstehen (Eisenbahnbeförderungsgesetz, etc.), haftet gegenüber Dritten ausschließlich das den Transport durchführende EVU.

18. Haftung der mbs

18.1. Die mbs haftet für

18.1.1. Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

18.1.2. Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

18.1.4. Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass das EVU Entschädigungen gemäß nationalem oder internationalem Eisenbahntransportrecht zu leisten hat,

die dem EVU oder seinen Hilfspersonen durch den Betrieb der Schieneninfrastruktur während der Nutzung verursacht worden sind.

18.2. Die mbs ist von dieser Haftung befreit

18.2.1. bei Personen- und Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass das EVU Entschädigungen gemäß EKHG, Eisenbahnbeförderungsgesetz und den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) zu leisten hat,

- wenn der Unfall durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und die mbs diese Umstände nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnten,
- soweit der Unfall auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
- wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die mbs dieses Verhalten nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

18.2.2. bei Sachschäden und Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass das EVU Entschädigungen gemäß Eisenbahnbeförderungsgesetz und den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des EVU, durch eine von der mbs nicht schuldhaft verursachte Anweisung des EVU oder durch Umstände verursacht worden ist, die die mbs nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

19. Haftung des EVU

19.1. Das EVU haftet für

19.1.1. Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),

19.1.2. Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die der mbs oder ihren Hilfspersonen durch das EVU, durch die von ihm verwendeten Fahrbetriebsmittel oder durch von ihm beförderte Personen oder Güter während Dauer der Nutzung verursacht worden sind.

19.2. Das EVU ist von dieser Haftung befreit

19.2.1. bei Personenschäden

- wenn der Unfall durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und das EVU diese Umstände nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
- soweit der Unfall auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
- wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und das EVU dieses Verhalten nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

19.2.2. bei Sachschäden, wenn der Schaden durch ein Verschulden der mbs, eine vom EVU nicht schuldhaft verursachte Anweisung der mbs oder Umstände verursacht worden ist, die das EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.

20. Zusammenwirken von Ursachen

- 20.1. Haben Ursachen, die von der mbs zu vertreten sind, und Ursachen, die vom EVU zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Vertragspartei nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Punkt 18 oder 19 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, trägt jede Vertragspartei den Schaden, den sie erlitten hat, selbst.
- 20.2. Punkt 20.1 gilt sinngemäß, wenn Ursachen, die von der mbs zu vertreten sind, und Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren EVU zu vertreten sind, welche dieselbe Schieneninfrastruktur benutzen.
- 20.3. Bei Schäden gemäß Punkt 19 gilt Punkt 20.1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren EVU zu vertreten sind, welche dieselbe Schieneninfrastruktur benutzen. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die EVU der mbs zu gleichen Teilen.
- 20.4. Bei unbekanntem Schadensverursacher gilt Punkt 20.1 Satz 2 sinngemäß.

21. Haftung bei Schäden Dritter

- 21.1. Werden im Zusammenhang mit der Nutzung der Schieneninfrastruktur durch die Vertragsparteien Dritte geschädigt, so gelten - ausgenommen für Schäden gemäß Punkt 18.1.3 - im Verhältnis der beiden Vertragspartner die nachstehenden Bestimmungen:
- 21.1.1. Es haftet der Vertragspartner, der die Ursache zu vertreten hat.
- 21.1.2. Haben Ursachen, die von der mbs zu vertreten sind, und Ursachen, die vom EVU zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Vertragspartei nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Punkt 18 oder 19 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat.
- 21.1.3. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Vertragsparteien zu gleichen Teilen.
- 21.1.4. Die Punkte 21.1.1 bis 21.1.3 gelten sinngemäß, wenn Ursachen, die von der mbs zu vertreten sind, und Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren EVU zu vertreten sind, welche dieselbe Schieneninfrastruktur benutzen.
- 21.1.5. Bei unbekanntem Schadensverursacher gilt Punkt 21.1.3 sinngemäß.

22. Haftung der Bediensteten

Die Bediensteten der Vertragspartner haften nicht weiter als diese selbst. Dem geschädigten Vertragspartner haften die Bediensteten des anderen Vertragspartners nicht.

23. Gehilfenhaftung

Bedient sich einer der Vertragspartner zur Durchführung seiner Tätigkeiten Dritter, so haftet er wie für sein eigenes Verschulden (§ 1313a ABGB).

24. Umwelthaftung

Das EVU haftet im Zusammenhang mit der Nutzung der Schieneninfrastruktur für die Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften und hält die mbs frei sowie schad- und klaglos. Ist die mbs insbesondere als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU, wenn auch unverschuldet, verursacht worden sind, so hat das EVU die der mbs entstandenen Kosten und sonstigen Aufwendungen zu ersetzen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben unberührt.

25. Umweltgefährdende Einwirkungen

- 25.1. Kommt es zu umweltgefährdenden Einwirkungen (Immissionen, Emissionen, Kontaminationen usw.) oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich die Betriebsleitung der mbs zu verständigen.
- 25.2. Diese Meldung und allfällige von den mbs nach den Betriebsvorschriften (Anlage 2) oder allgemeinen Rechtsvorschriften zu treffende Maßnahmen lassen die Verantwortung des EVU für die sofortige Einleitung von Maßnahmen und die ihm obliegenden Verpflichtungen (z.B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörden und der Feuerwehr) unberührt.

26. Inanspruchnahme durch Dritte

Im Falle der Inanspruchnahme eines im Innenverhältnis nicht haftenden Vertragspartners durch einen Dritten, ist der im Innenverhältnis Haftende hiervon zu informieren. Dieser hält den anderen Partner frei sowie schad- und klaglos.

27. Betreten von Anlagen der mbs

Die mbs erteilt in dem Ausmaß, wie dies zur Durchführung der Verkehrsleistungen durch das EVU notwendig ist, ihre grundsätzliche Zustimmung zum Betreten ihrer Schieneninfrastrukturanlagen durch die Mitarbeiter des EVU und durch Dritte, die im Sinne des Punktes 3 rechtmäßig beauftragt sind. Hierbei sind insbesondere die Sicherheitsbestimmungen der mbs und § 43 EISbG einzuhalten.

28. Beendigung des Vertrages

- 28.1. Unbeschadet eines allfälligen Schadenersatzanspruches hat die mbs mit der *ÖBB-Infrastruktur AG* das Einvernehmen herzustellen, ob, aus wichtigen Gründen und insbesondere aus den nachstehend angeführten Gründen der Infrastrukturnutzungsvertrag mittels eingeschriebenen Briefes fristlos aufgelöst wird:
 - 28.1.1. Wenn das EVU die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der mbs erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, insbesondere die Sicherheitsbescheinigung oder die Genehmigung nicht mehr vorliegen oder eine Unter- oder Nichtdeckung des Versicherungsrisikos eingetreten ist;
 - 28.1.2. wenn das EVU die ihm gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag zustehenden Nutzungsrechte ohne vorherige Zustimmung der mbs einem Dritten überlässt;
 - 28.1.3. wenn Terminverlust eingetreten ist (Punkt 35 AGB);
 - 28.1.4. wenn über das Vermögen des EVU ein Ausgleichs- oder Konkursverfahren eröffnet oder ein Antrag auf Eröffnung des Konkursverfahrens mangels Vorhandenseins eines zur Deckung der Kosten eines solchen Verfahrens erforderlichen Vermögens abgelehnt oder die Zwangsverwaltung oder -versteigerung angeordnet worden ist,
 - 28.1.5. bei groben Verstößen gegen grundlegende Bestimmungen des Infrastrukturnutzungsvertrages, insbesondere gegen die AGB,
 - 28.1.6. wenn die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen notwendigen Sicherheitsstandards der Fahrbetriebsmittel des EVU oder eines durch das EVU mit vorheriger Zustimmung der mbs beauftragten Dritten weggefallen sind,
 - 28.1.7. wenn die Verlässlichkeit des Personals des EVU oder eines durch das EVU mit vorheriger Zustimmung der mbs beauftragten Dritten während der Vertragsdauer weggefallen ist.
- 28.2. Die Zuweisungsstelle der mbs ist berechtigt, den Infrastrukturnutzungsvertrag unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 14 Tagen zu kündigen, wenn das EVU innerhalb der letzten drei Monate vor der Kündigung sein Zugangsrecht auf zugewiesene Zugtrassen auf Grund von Umständen, die es zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat;
- 28.3. Die Zuweisungsstelle der mbs behält sich das Recht vor, mit der EVU deren Infrastrukturnutzungsverträge gemäß den Punkten 28.1 oder 28.2 aufgelöst wurden, erst nach sorgfältiger Überprüfung der Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit weitere Verträge über die Nutzung der Schieneninfrastruktur abzuschließen.

29. Weitergabe von Daten des EVU

- 29.1. Unabhängig von bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen erteilt das EVU seine ausdrückliche Zustimmung, dass seine der mbs bekannt gegebenen Daten von der mbs und ihrer Zuweisungsstelle selbst erfasst und

zweckentsprechend verwendet werden und diese Unterlagen bzw. einzelne Daten an Versicherer zwecks Überprüfung oder Beurteilung des Versicherungsrisikos sowie an Behörden weitergegeben werden können, soweit das EVU im Einzelfall bei Bekanntgabe der Daten oder Übergabe der Unterlagen nicht berechnete wirtschaftliche Interessen, die einer derartigen Weitergabe entgegenstehen, nachgewiesen hat.

- 29.2. Bei auf andere Schieneninfrastrukturunternehmen übergehenden Zügen erteilt das EVU seine Zustimmung, dass seine der mbs gemäß Punkt 11 bekannt gegebenen Daten von den mbs und ihrer Zuweisungsstelle an die betreffenden Schieneninfrastrukturunternehmen weitergegeben werden können, soweit das EVU im Einzelfall bei Bekanntgabe der Daten oder Übergabe der Unterlagen nicht berechnete wirtschaftliche Interessen, die einer derartigen Weitergabe entgegenstehen, nachgewiesen hat.

30. Geheimhaltung

- 30.1. Die Vertragspartner verpflichten sich gegenseitig zur Geheimhaltung sämtlicher im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen erlangten Informationen, Daten und Unterlagen, sofern der jeweilige Vertragspartner nicht im Einzelfall schriftlich von dieser Verpflichtung entbunden wird.
- 30.2. Überdies verpflichten sich die Vertragspartner bei sonstiger verschuldensunabhängiger Schadenersatzpflicht für den Fall, dass sie sich zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen Dritter bedienen, diese Verschwiegenheitsverpflichtung auch diesen Dritten zu überbinden. Insbesondere verpflichten sich die Vertragspartner zur Beachtung des § 15 Datenschutzgesetz 2000 in der jeweils geltenden Fassung.

31. Leistungen, die nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt abgegolten sind

Beansprucht das EVU zwecks Zugang zur Schieneninfrastruktur auch Leistungen oder Anlagen, die nicht im Produktkatalog enthalten sind und daher nicht durch Entrichtung des Infrastrukturbenützungsentgelts oder sonstiger Entgelte abgegolten sind, so gelten hierfür diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen sinngemäß.

32. Änderung der AGB

Die mbs verständigt das EVU von Änderungen dieser AGB schriftlich. Die Änderungen gelten als vereinbart, wenn das EVU binnen 14 Tagen nicht schriftlich widerspricht. Stimmt das EVU der Änderung nicht zu, so gilt der Vertrag als aufgelöst.

33. Entgelt für die Benützung der Schieneninfrastruktur, Anzahlung, Reservierung

- 33.1. Die Benützungsentgeltbestimmungen der mbs liegen in der jeweils gültigen Fassung bei der mbs zur Einsichtnahme bereit und können auch im Internet abgerufen werden (Pkt. 5 und 6 der SNNB).
- 33.2. Die mbs ist berechtigt, für ihre jeweilige Leistung eine angemessene Sicherheitsleistung zu verlangen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des EVU bestehen. Zweifel hieran können insbesondere bestehen:
- a) wenn sich das EVU nach Fälligkeit der Entgeltforderung der mbs einen Monat lang im Zahlungsverzug befindet
 - b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
 - c) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft
 - d) wenn ein begründeter Verdacht auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des EVU besteht.
- 33.3. Die Sicherheitsleistung ist rechtzeitig vor Leistungserbringung im Voraus zu erbringen und entspricht der Höhe von drei Monatsentgelten, berechnet auf der Basis des Durchschnitts der sechs künftig zu entrichtenden Monatsentgelten. Lässt sich ein für die kommenden sechs Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen sechs Monaten zu entrichtenden Monatsentgeltes abzustellen.
- 33.4. Die Sicherheit kann auch durch die Bürgschaftserklärung eines im Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenen Kreditinstitutes (Bankgarantie) erfolgen.
- 33.5. Kommt das EVU einem nach Ziffer 33.2 berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht nach, ist die mbs ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

- 33.6 Das EVU kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung ist die mbs ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis diese erbracht ist.
- 33.7 In den Fällen des Zahlungsverzuges und Zahlungsrückständen (Pkt. 33.2 a) und b)) entspricht die Vorauszahlung dem Benützungsentgelt oder dem voraussichtlichen monatlichen Entgelt. Im Fall des Vorliegens einer negativen Bonitätsauskunft (Pkt. 33.2 c)) beträgt die Vorauszahlung 100% des Benützungsentgelts oder des voraussichtlichen monatlichen Entgelts.
- 33.8 Die Sicherheitsleistung und die Vorauszahlung haben mindestens fünf Bankarbeitstage vor Leistungserbringung durch die mbs auf dem Konto der mbs einzulangen.
- 33.9. Übt ein EVU auf der ihm zugewiesenen Zugtrasse sein Zugangsrecht auf Grund von Umständen, die es selbst zu vertreten hat, nicht aus, ist die mbs berechtigt, Kosten von 30% des Benützungsentgeltes für die Reservierung dieser zugewiesenen Zugtrasse zu verlangen. Wenn die Zuweisung dieser Zugtrasse dazu geführt hat, dass ein anderes an der Ausübung des Zugangsrechtes auf dieser Zugtrasse interessiertes EVU diese Zugtrasse nicht zugewiesen erhalten hat, so ist das vertraglich vereinbarte Benützungsentgelt zu entrichten. Dies gilt nicht, wenn auf dieser reservierten Zugtrasse ein Zugangsrecht durch ein EVU ausgeübt wird (siehe auch Punkt 28.2 AGB).

34. Zahlungsverzug

Bei Zahlungsverzug hat das EVU ab dem, dem Fälligkeitstag folgenden Tage die gesetzlichen Verzugszinsen und für jede schriftliche Mahnung einen Betrag von € 7 als pauschalisierte Mahnkosten zu bezahlen.

35. Terminverlust

Wenn das EVU mit einer Rate in Zahlungsverzug gerät und trotz schriftlicher Mahnung - die eine mindestens 14-tägige Nachfrist sowie die Androhung der fristlosen Vertragsauflösung durch die mbs enthält - seine zum Zeitpunkt des Zuganges der Mahnung fälligen Verpflichtungen binnen der Nachfrist nicht vollständig erfüllt, tritt Terminverlust ein. Sämtliche noch aushaftenden Entgelte für die von der mbs erbrachten Leistungen werden zu diesem Zeitpunkt auf einmal fällig.

36. Aufrechnungsbefugnis

- 36.1. Das EVU kann gegen Forderungen der mbs nur aufrechnen, wenn seine Gegenforderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.
- 36.2. Vertragsparteien, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen als auch eine Schieneninfrastruktur betreiben, können im Rahmen von Punkt 36.1 nur solche Forderungen aufrechnen, die sich aus dem Nutzungsverhältnis ergeben.

37. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen Vertragspartner unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen des Vertrags nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist der Vertrag so zu ergänzen oder auszulegen, dass die von den Vertragspartnern angestrebten Ziele möglichst erreicht werden.

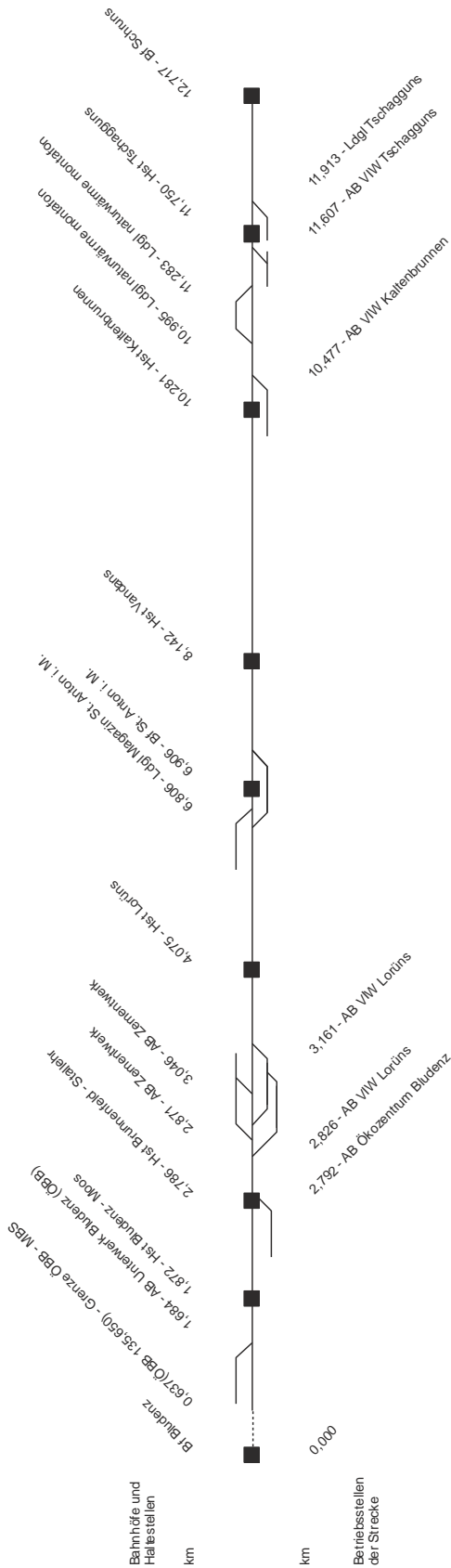
38. Zurückbehaltungsrecht

Dem EVU steht hinsichtlich vertraglich geschuldeter Zahlungen kein wie immer auch geartetes Zurückbehaltungsrecht zu.

39. Geltendes Recht, Gerichtsstand

Es gilt ausschließlich österreichisches Recht. Gerichtsstand für sämtliche im Zusammenhang mit diesem Vertrag entstehende Streitigkeiten zwischen der mbs und dem EVU ist - soweit nicht besondere Zuständigkeiten bzw. Rechtsschutzsysteme vorgesehen sind - das Bezirksgericht in Schruns.

10. ANLAGE 4: Schematische Darstellung mbs Bahnstrecke



AB Anschlussbahn
Bf Bahnhof
Hst Haltestelle
Vllw Vorüberlagerung
Ldgl Ladegleis

Datum:	Name:	Titel:	
16.01.14	ng	MBS	
gearbeitet:	16.01.14	Strecke	
gezeichnet:	ng	Bludenz - Schruns	
geprüft:		Inhalt:	
freigegeben:		Schematische Übersicht	
Maßstab:	-:-	Plan Nr.:	Status:
Ausgabe Nr.:			
vom:			

Datei: Schematische Übersicht Bahnstrecke