

Schienenennetznutzungsbedingungen 2027 der Montafonerbahn Aktiengesellschaft Geschäftsbereich Bahn



Gültig für das Fahrplanjahr 2027

13.12.2026 – 11.12.2027

Version 1.0 gültig ab 13.12.2026

SNNB MBS 2026, Version 1

Gültigkeit: Fahrplanperiode 2027, Stand: 02.04.2026

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 2027 ausgerichtet.

Die Betriebssprache auf dem Netz der Montafonerbahn Aktiengesellschaft ist Deutsch.

mbs – Ansprechpartner:

Infrastruktur Betrieb	Betriebskontrolle	Zuweisungsstelle der mbs
Mag. Ekkehard Nachbaur Tel.: +43 5556 9000-110 ekkehard.nachbaur@montafonerbahn.at	Ing. Guntram Netzer Tel.: +43 5556 9000-700 guntram.netzer@montafonerbahn.at	ÖBB-Infrastruktur AG Netzzugang sonderzug@oebb.at OneStopShop (OSS) Tel.: +43 664 6172537 oss.austria@oebb.at www.oebb.at

Rechtliche Hinweise

Für Konzeption & Inhalt verantwortlich:

Montafonerbahn Aktiengesellschaft, Bahnhofstraße 15a+b, A-6780 Schruns

Tel.: +43 5556 9000, Fax: +43 5556 9000-72789, Geschäftsbereich Bahn

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, oder die sich aus Mängeln bzw. Druckfehlern in den SNNB und anderer Dokumente ergeben.

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	02.04.2026	1	Erstfassung

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	6
1.1 Schienennetz-Nutzungsbedingungen	6
1.2 Geltungsbereich/Geltungsdauer	6
1.3 Kontakt.....	6
1.4 Gesetzliche Rahmenbedingungen, rechtliche Hinweise.....	6
1.5 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission	7
2 Zugang zum Netz	8
2.1 Rechtlicher Rahmen	8
2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	8
2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte.....	8
2.2.2 Verkehrsgenehmigung und Konzession.....	9
2.2.3 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung.....	9
2.2.4 Versicherung	9
2.2.5 Bonitätsprüfung	9
2.3 Vertragsarten / Allgemeine Geschäftsbedingungen	9
2.3.1 Rahmenvertrag – entfällt.....	9
2.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)	10
2.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag	10
2.3.4 AGB	10
2.4 Regelwerke (Netzzugangsregelwerke)	10
2.5 Außergewöhnliche Sendungen	10
2.6 RID-Güter und Umweltschutz.....	10
2.6.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)	10
2.6.2 Umweltschutz	10
2.7 Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen	11
2.7.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG	11
2.8 Zulassung von Personal	11
2.8.1 Triebfahrzeugführer	11
2.8.2 Betriebsbedienstete.....	11
3 Schienennetz	12
3.1 Organisatorischer Aufbau der Montafonerbahn AG	12
3.2 Organisation Bereich Infrastruktur	12

3.3	ÖBB-Infrastruktur AG als Zuweisungsstelle der mbs.....	12
3.4	Betriebskontrolle	12
3.5	Allgemeine Angaben zum Schienennetz	12
3.6	Besetzungszeiten der FDL Schruns.....	13
3.7	Verfügbarkeit der Infrastruktur	13
3.8	Eingeschränkte Verfügbarkeit.....	13
4	Zuweisung von Fahrwegkapazität	14
4.1	Einleitung.....	14
4.2	Fahrwegkapazitätsbegehren.....	14
4.3	Fristen	15
4.3.1	Fristen für den Netzfahrplan	15
4.3.2	Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr.....	16
4.3.3	Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens.....	17
4.4	Zuweisung von Fahrwegkapazität	18
4.4.1	Prioritäten bei der Trassenzuweisung.....	18
4.4.2	Streitfallregelung.....	18
4.4.3	Rahmenbedingungen für die Planung	18
4.5	Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur	20
4.6	Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten	20
4.6.1	Reservierungsentgelt	20
4.6.2	Fahrwegkapazitätsvorhaltung.....	21
4.7	Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	21
4.8	Betriebsstörungen	21
4.8.1	Regelung für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	21
5	Leistungen	22
5.1	Einleitung.....	22
5.2	Mindestzugangspaket	22
5.2.1	Erlaubniskarten	23
5.2.2	Serviceeinrichtungen und -leistungen	23
6	Entgelte	23
6.1	Mindestzugangspaket	23
6.1.1	Wegeentgeltstruktur	23
6.1.2	Serviceeinrichtungen und -leistungen	24
6.1.3	Wegeentgelt	26
6.2	Anlagen	27

Einleitung

1.1 Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) erfüllen die relevanten gesetzlichen Vorgaben und dienen der Information von inländischen und ausländischen Kunden sowie Partnern (angrenzende Infrastrukturbetreiber).

Die SNNB sind eine detaillierte Darlegung der Bedingungen, unter denen der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeräumt wird, und unter denen sonstige Leistungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise angewendet und enthalten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten in eigenen Abschnitten die Art der Schieneninfrastruktur, insbesondere die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, sowie die Entgeltsätze und die Tarife.

1.2 Geltungsbereich/Geltungsdauer

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten für das gesamte mbs-Streckennetz. Die darin enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status vom Dezember 2023 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 SNNB gelten für eine Netzfahrplanperiode, wobei als Termin für den jährlichen Wechsel der Netzfahrplanperiode der zweite Samstag im Dezember, 24:00 Uhr, festgelegt ist. Daher sind die gegenständlichen SNNB 2027 grundsätzlich vom 13. Dezember 2026, 0:00 Uhr, bis 11. Dezember 2027, 24:00 Uhr, gültig.

1.3 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“.

1.4 Gesetzliche Rahmenbedingungen, rechtliche Hinweise

Eine detaillierte Regelung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ist im Eisenbahngesetz § 59 enthalten. Laut der EU-Richtlinie 2012/34, Artikel 27 und laut EibG idgF werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen

aufgefordert, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen. Für den Zugang zum Schienennetz der Montafonerbahn AG sind insbesondere folgende Gesetze/Verordnungen maßgebend:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- EisenbahnarbeiternehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)
- Europarechtliche Vorgaben, wie z.B. Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI)

Weitere Informationen dazu sind im Internet (Rechtsinformationssystem des Bundes) abrufbar:
<http://www.ris.bka.gv.at>

Die SNNB wurden von der Montafonerbahn AG mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt, werden laufend aktualisiert und enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur selbst erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV), den das EVU mit der von der Montafonerbahn AG beauftragten Trassenzuweisungsstelle der ÖBB Infrastruktur AG abschließt.

1.5 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (SCK), wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspaketes aus den in § 72 Abs. 1 EisbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich dem Schienenzugang, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den im § 73 Abs. 1 EisbG angeführten Gründen zu erheben. Darüber hinaus können Fahrwegkapazitätsberechtigte oder Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den in § 74 Abs. 1 EisbG genannten Gründen Beschwerde bei der SCK erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Schienen-Control (<https://www.schienencontrol.gv.at/de/>)

2 Zugang zum Netz

2.1 Rechtlicher Rahmen

Die rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist das EisebG idgF.

2.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

2.2.1.1 Definitionen

Fahrwegkapazitätsberechtigte gem. § 57a EisebG sind:

1. Zugangsberechtigte (als EVU bezeichnet)

- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten;
- EVU mit Sitz in einem Mitgliedsstaat der europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten für Güterverkehr;

2. Internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben (in weiterer Folge als Nicht-Eisenbahnunternehmen [NEVU] bezeichnet).

Fahrwegkapazitätsberechtigte (EVU, NEVU) haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisebG erfolgt nur durch EVU.

2.2.1.2 Anforderungen an EVU

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen der Sicherheitsbescheinigung notwendig. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen/-leistungen erfolgt ausschließlich durch EVU auf Basis des abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrages.

2.2.1.3 Anforderung an NEVU

Das Nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen (NEVU) hat spätestens mit der Einbringung des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb der Fahrwegkapazität nachzuweisen. Ansonsten wird das Fahrwegkapazitätsbegehren zurückgewiesen.

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegkapazität hat durch ein EVU zu erfolgen, dieses EVU ist der MBS bekannt zu geben.

- Spätestens 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegkapazität
- Jedenfalls mit Einbringen des Begehrens, sofern die Zeit bis zum ersten Verkehrstrag der zugewiesenen Fahrwegkapazität kürzer als 30 Tage ist

Das bekanntgegebene EVU hat die Voraussetzungen gem. Kapitel 2.2 zu erfüllen.

2.2.2 Verkehrsgenehmigung und Konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden. Weiterführende Informationen und Kontaktdaten sind auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu finden: <https://www.bmk.gv.at>

2.2.3 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist je nach Zuständigkeit, schriftlich an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) oder an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und nähere Informationen zu den Anforderungen betreffend Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen sind auf der Internetseite <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/bescheinigung.html> des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erhältlich.

2.2.4 Versicherung

Das EVU hat eine den Anforderungen des Artikels 22 der Richtlinie 2012/34/EU (§ 15a Z10, § 15b Abs. 1 Z4 bzw. § 16b Abs. 1 Z 4 EisbG) entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund – ergeben können, abzuschließen und während der gesamten Vertragsdauer des INV aufrecht zu erhalten. Nähere Bestimmungen dazu sind insbesondere in Punkt 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zum INV enthalten.

2.2.5 Bonitätsprüfung

Die Montafonerbahn AG ist berechtigt, vor Vertragsabschluss sowie während der Vertragsbeziehung die Bonität der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu prüfen. Bei einer negativen Bonitätsbeurteilung ist die Montafonerbahn AG berechtigt, eine Finanzgarantie gemäß § 57b EisbG zu verlangen.

2.3 Vertragsarten / Allgemeine Geschäftsbedingungen

2.3.1 Rahmenvertrag – entfällt

2.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen ist ein zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG als von der Montafonerbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle abgeschlossener INV.

Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität und allfällige sonstige Leistungen enthält.

2.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 2.2.1.2 wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen (Vertragsmuster siehe Anhang zu den SNNB).

2.3.4 AGB

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sind Beilagen der Zugtrassenvereinbarung und des Infrastrukturnutzungsvertrages/Fahrwegkapazitätsvertrages.

2.4 Regelwerke (Netzzugangsregelwerke)

Eine Liste, der auf dem Netz der MBS gültigen Vorschriften und Normen sind in den Anhängen verlaublich und online in der mbs Cloud abrufbar. EVU wird ein entsprechender Zugang kostenlos zur Verfügung gestellt.

2.5 Außergewöhnliche Sendungen

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn sie wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen besondere Schwierigkeiten verursacht und deshalb nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen transportiert werden kann. Die Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen bzw. von zum Verkehr nicht zugelassenen Fahrzeugen (wie z.B. Dampfbtriebfahrzeuge) müssen gesondert beantragt werden und bedürfen einer gesonderten Genehmigung.

2.6 RID-Güter und Umweltschutz

2.6.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und im internationalen Eisenbahnverkehr die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz - insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 471-3 einzuhalten.

2.6.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der MBS betriebenen Eisenbahninfrastruktur sind die einschlägigen österreichischen Umweltgesetze (Lärm-, Emissions-, Abfallwirtschaftsgesetz, etc.) einzuhalten. Kommt es zu umweltgefährdenden Einwirkungen (Kontamination oder sonstige Umweltbedrohung) oder drohen solche, hat das EVU ungeachtet sonstiger gesetzlicher Meldepflichten und der Benachrichtigung von Dienststellen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Feuerwehr, etc. die MBS Betriebsleitung zu verständigen. 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 %).

2.7 Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen

2.7.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG

Schienenfahrzeuge dürfen auf dem Schienennetz der Montafonerbahn nur in Betrieb genommen werden, wenn diese hierfür die rechtlichen Voraussetzungen gemäß EisbG 1957 i.d.g.F. erfüllen. Dies betrifft u.a.:

- Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Betriebsbewilligung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen)
- Genehmigungsfreie Vorhaben gem. § 36 EisbG (insb. § 36 Abs 4 EisbG) und § 110 EisbG (insb. § 110 Abs7)
- Prüfung vor der Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeugs (Streckenkompatibilität) gem. § 112 EisbG

2.8 Zulassung von Personal

2.8.1 Triebfahrzeugführer

Die Berechtigung zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen in Österreich ist im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelt.

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden von den Tzfz-Schulungseinrichtungen angeboten.

2.8.2 Betriebsbedienstete

Für die Aus-/ Weiterbildung und Prüfung sowie die erforderliche Eignung von Mitarbeitern von EVU (oder deren Auftragnehmer) ist das EVU verantwortlich.

Mitarbeiter von Auftragnehmern (juristische oder natürliche Personen), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß EisbEPV für die Montafonerbahn AG ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können. Für alle anderen, nicht in den EisbEPV genannten Tätigkeiten, ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz am Streckennetz der Montafonerbahn AG erforderlich.

Ein Einsatz dieser Mitarbeiter erfordert darüber hinaus gemäß § 62 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eine betriebliche Erfahrung bei sicherheitsrelevanten Arbeiten.

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen dieser ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können.

Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen diese nicht als Betriebsbedienstete am Streckennetz der Montafonerbahn AG eingesetzt werden.

3 Schienennetz

3.1 Organisatorischer Aufbau der Montafonerbahn AG

Organisatorisch ist die Montafonerbahn Aktiengesellschaft in vier Geschäftsbereiche gegliedert:

Energie – Bahn – Elektro – Media

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.

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 Organisationseinheit Projekt- und Infrastrukturmanagement der Bahn.

Das EVU ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass seine Mitarbeiter bzw. jene ihrer Vertragspartner über das sichere Verhalten auf Ladestellen (Ladeplätze bzw. Ladegleise) entsprechend unterwiesen/geschult sind.

Das Bahn - Schienennetz umfasst die Strecke Bludenz - Schruns:

Allgemeine Daten zur Strecke:

Gesamtbetriebslänge:	12,874 km
Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Kleinster Bogenradius:	139 m
Spurweite:	1.435 mm (Normalspur)
Lichttraumprofil:	G1
Größte Neigung:	27,8 ‰
Streckenklasse:	D4
Betriebsart:	Eingleisige, vernetzte Nebenbahn, elektr. Betrieb 15 kV/16,7 Hz
Art des Signalsystems:	Signalisierung nach ÖBB 30.02 (V2)
Zugsicherungssystem:	PZB 90
Kommunikationssysteme:	GSM-R

3.6 Besetzungszeiten der FDL Schruns

Mo – Fr	04.50 h – 00.20 h
Sa, So	05.30 h – 02.50 h

3.7 Verfügbarkeit der Infrastruktur

Die Montafonerbahn AG verpflichtet sich die Verfügbarkeit des Streckennetzes in größtmöglichem Umfang zu gewährleisten. Notwendige Arbeiten oder Maßnahmen – wie Investitions- oder Ersatz-Investitionsvorhaben, Instandhaltungsarbeiten, Wartungsarbeiten, Kontrolltätigkeiten etc. werden nach der „Baubetriebsplanung“ durchgeführt.

Geplante Arbeiten werden dem EVU bekannt gegeben. Daraus resultierende Maßnahmen (wie Umleitungen, Schienenersatzverkehre) werden den EVU grundsätzlich sechs Monate, spätestens jedoch zwei Monate vor Beginn der Arbeiten durch die Montafonerbahn AG bekannt gegeben. Über alle anderen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die Montafonerbahn AG das EVU ehest möglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (LA) oder Fahrplananordnung (FAPLO).

Die Montafonerbahn AG führt grundsätzlich alle Arbeiten so aus, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Arbeiten an der Schienen-Infrastruktur berechtigen das EVU grundsätzlich nicht zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen oder Anlastung von Aufwendungen gegenüber der Montafonerbahn AG, es sei denn, die Störung in der Betriebsabwicklung wäre grob fahrlässig oder vorsätzlich verursacht.

3.8 Eingeschränkte Verfügbarkeit

Die EVU werden rechtzeitig davon informiert, auf welchen Streckenabschnitten und in welchem zeitlichen Umfang Arbeiten an der Schieneninfrastruktur geplant sind.

4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1 Einleitung

Die ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Montafonerbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG).

Zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur werden bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nachstehende, international anerkannte Grundsätze angewendet:

- Bündelung von Zugtrassen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität.
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, z.B. durch Reservenbildung und/oder aufeinander abgestimmte Haltemuster.
- Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität im Sinne einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dadurch sind auch die Vorteile eines sich regelmäßig wiederholenden Betriebsablaufes einschließlich zugehöriger Produktionspläne, gleichbleibende Symmetriepunkte (Knoten), Symmetriezeiten und fahrtrichtungsbezogen idente Umsteigezeiten gegeben.

Die Netzfahrplanerstellung erfolgt hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zugtrassen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Zuweisungsstellen. Diese Zugtrassen werden soweit wie möglich im nachfolgenden Netzfahrplanstellungsverfahren beibehalten, wobei den Fahrwegkapazitätserfordernissen grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs 2, 65 Abs 2 und 3 EisbG).

Gemäß § 57c EisbG ist das mit dem Zugangsrecht zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen zwecks Erbringung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten verbundene Recht eines im § 57 Abs 1 Z 2 EisbG angeführten Zugangsberechtigten, österreichische Verkehrsstationen zu bedienen, wie folgt ausgenommen oder eingeschränkt:

Die Bedienung von Verkehrsstationen, „die sich zwischen dem Ursprungs- und dem Zielort des grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes befinden und auf Eisenbahnen oder Teilen derselben liegen, auf denen die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Personenverkehr auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Art 2 lit. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) erfolgt, ist insoweit ausgenommen oder eingeschränkt, als das wirtschaftliche Gleichgewicht eines solchen öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wäre.“ (§ 57c Abs 1 EisbG) Die Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gefährdet wird, obliegt gemäß § 57c Abs 2 EisbG der Schienen-Control Kommission (SCK).

4.2 Fahrwegkapazitätsbegehren

Das Einbringen des Fahrwegkapazitätsbegehrens kann über folgende Systeme erfolgen:

- Online über WEB im System M-AMA
- Über Datenschnittstelle zu System M-AMA oder
- System PCS – internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe RNE PCS Webseite)

- Per E-Mail für unterjährigen Sonderverkehr und Ad-Hoc Verkehr

Für Ad-hoc-Verkehre ist ein abweichendes Procedere vorgesehen (siehe Punkt 4.3.2.3).

Eine Trassenbestellung muss folgende Angaben beinhalten:

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

4.3 Fristen

4.3.1 Fristen für den Netzfahrplan

4.3.1.1 Fristen für den Netzfahrplan 2027

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren.

Für NVU gelten darüber hinaus die in 2.2.1.3 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Für den Jahresfahrplan 2027

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	Nach Möglichkeit bis 01.03.2026
Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin)	15.12.2025 bis 13.04.2026
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	13.08.2026
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs. 8 EisbG)	14.08.2025 bis 14.09.2026
Angebotsannahme durch EVU	Innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 14.09.2026
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	Ab 28.09.2026

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Montafonerbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt dieser die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der ÖBB-Infrastruktur AG, als die von der Montafonerbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle, dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu

erfolgen, falls im Angebot nicht anders angeführt. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 24. August 2026.

4.3.1.2 Fristen für den Netzfahrplan 2028

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2028:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 01.12.2026 bekannt zu geben.

4.3.2 Fristen für unterjährigen Verkehr, unterjährigen Sonderzugverkehr und Ad-hoc Verkehr

4.3.2.1 Fristen für unterjährigen Verkehr mit Berücksichtigung der Änderungen im Netzfahrplan mittels Änderungsheft

Das Änderungsheft erscheint im Monatsrhythmus und tritt zu den Änderungsterminen in Kraft, die mit den zugehörigen Bestellfristen auf der Website zu finden sind. Für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im unterjährigen Verkehr kommen folgende Fristen zur Anwendung:

- Die Angebotslegung erfolgt spätestens sechs Wochen vor Inkrafttreten des Änderungshefts.
- Die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung, spätestens fünf Wochen vor Inkrafttreten des Änderungshefts zu erfolgen.
- Die Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme.

4.3.2.2 Fristen für den unterjährigen Sonderzugverkehr (Inverkehrsetzung mittels Faplo)

Für unterjährigen Sonderzugverkehr bestehen die folgenden Bestellfristen:

- Umfangreiche Bestellungen für Events (z.B. Shuttleverkehr zu Großveranstaltungen wie Airpower, Hahnenkammrennen) sowie für Mess- und Probefahrten (z.B. Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit)
 - Bestellung 2 Monate vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens drei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Neuverkehre mit hohem Bearbeitungsaufwand für die ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf)
 - Bestellung 1 Monat vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Sonstige komplexe Bestellungen und Programmverkehre (z.B. Schulungsfahrten, Sonderreisezüge, Nostalgiefahrten, Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr, „Trafo-Transporte“)
 - Bestellung 2 Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens 1 Woche vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen mit hohem Bearbeitungsaufwand (z.B. umfangreiche „Besondere Beförderungsbedingungen“)
 - Bestellung mehr als 5 Tage vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotslegung bis 1 Werktag vor dem 1. Verkehrstag

- Angebotsannahme durch EVU innerhalb eines Werktags ab Angebotslegung
- Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Falls dem Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Bestellung entsprochen werden kann, entfällt die Angebotslegung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität wird umgehend durchgeführt.

4.3.2.3 Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

- Bestellungen für Ad-Hoc-Verkehre
Bestellungen bis 15:00 Uhr des letzten Bürotags¹ vor dem ersten Verkehrstag des bestellten Zugs, sind an den Geschäftsbereich Netzzugang (NZ) zu richten. Bestellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sind an die zuständige BFZ² zu richten.
- Bestellungen aufgrund von Infrastruktureinschränkungen
Der Geschäftsbereich Netzzugang benötigt für die Bearbeitung von Ad-hoc-Bestellungen bei Infrastruktureinschränkungen mindestens drei vollständige Bürotage. Liegen zwischen dem Zeitpunkt der Verständigung über die aufgetretene Infrastruktureinschränkung und dem Beginn der erforderlichen Fahrplanmaßnahmen weniger als drei vollständige Bürotage, so sind die Maßnahmen für diesen Zeitraum durch die jeweils zuständige BFZ zu regeln. Ab dem, dem 3. Bürotag nachfolgenden Bürotag, durch Netzzugang.

b) Modalitäten für die Zuweisung im Ad-hoc-Verkehr von weniger als fünf Werktagen bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt

Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt. Bei Bestellungen, welche unter sechs Stunden vor der Abfahrt einlangen, kann eine rechtzeitige Abarbeitung der Bestellung aus betrieblichen Gründen nicht sichergestellt werden.

Die Zuweisung der bestellten Fahrwegkapazität ist dabei hinsichtlich Fahrplanlage jedoch nur als Zeitrahmen innerhalb der frühestmöglichen Abfahrt und spätestmöglichen Ankunft für die beantragte Relation zu verstehen. Die Angebotslegung ist zugleich Zuweisung. Eine Ablehnung durch den Besteller ist möglich.

4.3.3 Fehlende Angaben, nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG als beauftragte Trassenzuweisungsstelle der Montafonerbahn AG eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt er die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der Montafonerbahn AG dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

¹ Als Bürotag gelten im GB NZ Montag bis Freitag, ausgenommen Feiertage, 24. und 31.12.

² Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in deren Zuständigkeitsbereich der Zuglauf am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beginnt. Bei Bestellungen außerhalb der NZ-Bürozeiten sind, zur besseren Zuordnung, die BFZ-Bereiche in einer Übersichtskarte im Regelwerk 30.04.11, Punkt 2 ersichtlich. Ist der Zug bereits unterwegs und eine Änderungsbestellung erforderlich, ist diese an jene BFZ zu richten, in deren Zuständigkeitsbereich die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG als beauftragte Trassenzuweisungsstelle der Montafonerbahn AG, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

Gemäß § 63 (1) EisbG 1957 i.d.g.F. hat die von der Montafonerbahn AG beauftragte Zuweisungsstelle die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen. Die für die Montafonerbahn zuständige Trassenzuweisungsstelle entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen für das Netz der Montafonerbahn unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften (Prüfung der Konzession, Sicherheitsbescheinigung, Infrastrukturnutzungsvertrag).

4.4.1 Prioritäten bei der Trassenzuweisung

- Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste
- Systemverkehre
- Sonstige Trassen

Die Priorisierung erfolgt in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

- Fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen
- Zugtrassenbestellungen für regelmäßig verkehrende Züge vor Bestellungen für unregelmäßig oder bedarfsweise verkehrende Züge
- Zugtrassenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit
- Zugtrassen für lange Strecken vor Zugtrassen für kurze Strecken
- Zugtrassen für mehr Verkehrstage vor Zugtrassen für weniger Verkehrstage
- Zugtrassenbestellungen, die den Gegebenheiten der Schieneninfrastruktur besser entsprechen (z.B. Zuglänge, Geschwindigkeit, E-Traktion)

4.4.2 Streitfallregelung

Bei Bestellen, die zu konfliktierenden Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf führen, eröffnet die Zuweisungsstelle ein Koordinierungsbefahren gem. § 65b EisbG. Dabei soll mit den betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten eine einvernehmliche Lösung erreicht werden. Die Schienen-Control GmbH erhält die Möglichkeit an den Gesprächen als Beobachterin teilzunehmen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die Zuweisungsstelle abschließend unter Beachtung Trassenzuweisungsregeln. Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem EVU schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

Fühlt sich ein EVU diskriminiert behandelt, besteht die Möglichkeit, eine Beschwerde bei der Schienen-Control-Kommission als zuständiger Regulierungsstelle einzubringen.

4.4.3 Rahmenbedingungen für die Planung

Bei den Produktionsplanungen, die den Fahrwegkapazitätsbegehren zu Grunde liegen, sind die nachstehenden Parameter zu berücksichtigen.

4.4.3.1 Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit und werden jeder Zugtrasse in Form von Regelzuschlägen und Sonderzuschlägen wie folgt unterlegt:

- Regelzuschläge zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse des Netzfahrplans werden als prozentueller Anteil der Fahrzeit berechnet.
- Sonderzuschläge (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten, Baustellen) werden entsprechend den spezifischen Anforderungen ermittelt.

4.4.3.2 Mindestaufenthaltszeiten

Die in den Fahrplanunterlagen verlautbarte Abfahrtszeit ist jene Zeit, zu der sich ein Zug in Bewegung setzen muss. Die Einhaltung der Aufenthaltszeiten und damit die punktgenaue Abfahrtszeit wirkt sich wesentlich auf die Pünktlichkeit des Zuglaufes und die Stabilität des Netzfahrplans aus. Bei der Angebotsplanung sind daher jedenfalls die erforderlichen Aufenthaltszeiten so zu dimensionieren, dass eine sekundengenaue Abfahrt zur in den Fahrplanunterlagen verlautbarten Abfahrtszeit sichergestellt werden kann. Den Planungen der Fahrwegkapazitätsberechtigten sind daher grundsätzlich folgende Mindestaufenthaltszeiten im Personennahverkehr zugrunde gelegt:

Knotenbahnhöfe	2 min
Unterwegsbahnhöfe und Haltestellen	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	0,2 min

Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der Montafonerbahn AG abweichende Mindestaufenthaltszeiten festgelegt werden. In konkreten Fällen ist sie berechtigt, bei Zweifel an den Angaben des Fahrwegkapazitätsberechtigten einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort von ihm einzufordern.

4.4.3.3 Mindestwendezeiten

Vorgang	Güterverkehr	Personenverkehr
Tfzf-Ablöse	3 min	3 min
Zug-Tfz-Wechsel	10 min	10 min
Vorspann-Tfz begeben	6 min	6 min
Vorspann-Tfz abstellen	8 min	8 min
Nachschiebe-Tfz begeben	4 min	4 min
Nachschiebe-Tfz abstellen	3 min	3 min
Tandem-Tfz bilden bzw. auflösen	8 min	8 min
Zug stürzen ohne Tfz-Wechsel	25 min	20 min
Zug stürzen mit Tfz-Wechsel	20 min	15 min
Wagen begeben Spitze	15 min	15 min

Wagen begeben Schluss	10 min	10 min
Wagen abstellen Spitze	15 min	15 min
Wagen abstellen Schluss	5 min	5 min
Triebwagenbeigabe (besetzt)	–	4 min
Triebwagentrennung (besetzt)	–	3 min

Weitere, hier nicht angeführte betriebliche Behandlungszeiten (z.B. Ein-/Ausreihen eines Zwischen-Tfz) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert zu vereinbaren.

Die Zeitwerte gemäß oben angeführter Tabelle setzen optimale Bedingungen (z.B. freie Fahrwegkapazitäten im Bahnhof, Verfügbarkeit erforderlicher Personalressourcen usw.) voraus und sind bei Zusammentreffen mehrerer Vorgänge nicht addierbar, sondern müssen im Einvernehmen zwischen der Montafonerbahn AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten gemeinsam festgelegt werden.

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Netzfahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des Fahrwegkapazitätsberechtigten, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Fahrwegkapazität, Personaleinsatz (Verwendung, Anzahl) zur Durchführung von Arbeiten, Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe können von der Montafonerbahn AG abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden.

4.5 Fahrwegkapazität für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur

Hierzu gelten die Regelungen des Kapitel 3.

4.6 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat die Nichtnutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität unverzüglich bekannt zu geben, bei dreimonatiger Nichtnutzung kann der Entzug für die gesamte verbleibende Netzfahrplanperiode erfolgen (§ 60 EisebG).

4.6.1 Reservierungsentgelt

Für Fahrwegkapazitätsbegehren von System- oder gemeinwirtschaftlichen Personenverkehren im Rahmen des Netzfahrplanerstellungsverfahrens für die, aus Gründen, die nur der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu verantworten hat,

- keine Zuweisung zustande gekommen ist
- Zugtrassen vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden oder
- keine oder unzureichende Nutzung entsprechend der Zuweisung erfolgt

wird seitens der Montafonerbahn AG ein Reservierungsentgelt eingehoben.

Die Bemessungsgrundlage für das Reservierungsentgelt je Fahrplantrasse ist das für die Netzfahrplanperiode geltende Benützungsentgelt (bestehend aus „Zugtrasse“, „Stationsentgelt“) auf Basis der Bestelldaten.

Höhe des Reservierungsentgelts:

- wenn keine Zuweisung zustande kommt oder bereits zugewiesene Trassen vor dem In-Kraft-Treten des Jahresfahrplans abbestellt werden: 50 % des Benützungsentgelts

- wenn im Jahresfahrplan zugewiesene Zugtrassen weniger als 75 % genutzt werden:
 - » 100 % des Benützungsentgelts für jede nicht genutzte Trasse unter 75 %
 - » 50 % des Benützungsentgelts für jede nicht genutzte Trasse über 75 %

Entfall der Einhebung des Reservierungsentgelts:

- Einschränkungen durch höhere Gewalt oder ein sonstiges nicht in den Verantwortungsbereich des EVU fallendes Ereignis.
- Wenn die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen eingeschränkt wird.

4.6.2 Fahrwegkapazitätsvorhaltung

Durch das EVU ist eine voraussichtlich verspätete Abfahrt im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof (Bahnhof in dem der Zug verändert wird, z.B. Beigabe von Wagen) der zuständigen BFZ zu melden und ggf. laufend zu aktualisieren.

Ist ein Zug im Abgangs-, Grenzbahnhof oder Manipulationsbahnhof mehr als 6 Stunden verspätet, so kann durch die Trassenzuweisungsstelle diesem Zug aus systemtechnischen Erfordernissen eine geänderte Zugnummer zugewiesen werden. (Hinweis: Das EVU ist für die Änderung der Zugvorbereitung verantwortlich).

Hat ein Zug auf dem Schienennetz der Montafonerbahn AG seine Fahrt, in Bezug auf die ursprünglich zugewiesene Zugtrasse, nach mehr als 18 Stunden noch nicht begonnen (im Ausgangsbahnhof bzw. Grenzbahnhof), wird dies einer Stornierung durch das EVU gleichgehalten.

4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat in Eigenverantwortung festzustellen, ob es sich bei dem Transport um eine außergewöhnliche Sendung oder einen Gefahrguttransport handelt und muss dies bei der Bestellung angeben.

4.8 Betriebsstörungen

4.8.1 Regelung für die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Infrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten. Ziel ist die schnellstmögliche Wiederherstellung einer hohen Betriebsqualität und die Sicherstellung einer hohen Kundenzufriedenheit. Bei Abweichungen vom Tagessoll – ist zwischen Abweichungen vom Fahrplan (Managen von Verspätungen einzelner Züge in Folge unterschiedlichster Ursachen) und örtlich fokussierten Abweichungen auf Grund von Einschränkungen der Infrastruktur (z.B. Sperre von Gleisen, ...) zu unterscheiden.

Das Managen von Abweichungen vom Fahrplan – die Zugdisposition – erfolgt gemäß den Dispositionszielen/-regeln.

Bei Abweichungen auf Grund von Einschränkungen der Infrastruktur gelten über die Dispositionsziele/-regeln hinaus die Bestimmungen für Infrastruktureinschränkungen.

Diesfalls steht die effiziente Ausnützung der Schieneninfrastruktur/Trassenkapazität im Vordergrund.

Grundsätzliche Ablauffolge der Maßnahmen bei Abweichungen:

1. Freimachen der Infrastruktur
2. Meldung an EVU
3. Umsetzen von Betriebsstörungskonzept und Vorgaben
4. Abweichungsbestellung durch das EVU
5. Umsetzen von Abweichungsbestellungen

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.

5 Leistungen

5.1 Einleitung

Die angebotenen Leistungen umfassen:

- Mindestzugangspaket
- Serviceeinrichtungen/-leistungen
 - Basisleistungen
 - Zusatzleistungen

Serviceeinrichtungen und -leistungen (Nutzung von Verkehrsstationen, Nutzung von Abstell- und Manipulationsgleisen sowie sonstigen technischen Einrichtungen, Verschiebeleistungen) sind ein integraler Bestandteil der SNNB.

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten, die zu Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen führen können.

Ausgleichsleistungen für Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen gewährt die Montafonerbahn AG ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes), wobei externe Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 8. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB Streik, Verwaltungsformalitäten, äußere Einflüsse, wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen, Verspätungen durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz und andere Ursachen) sowie sekundäre Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 9. RL 2012/34/EU, die weder dem Infrastrukturunternehmen noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (zB gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken, Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges, Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges, Umlauf, Anschlüsse) keine Entgeltreduktionsansprüche gegen die Montafonerbahn AG begründen.

5.2 Mindestzugangspaket

Die Montafonerbahn AG bzw. die ÖBB-Infrastruktur AG als die von der Montafonerbahn AG beauftragte Trassenzuweisungsstelle erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspaketes.

- Zuweisung von Fahrwegkapazität
 - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung sowie Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots.
 - Buchfahrpläne bzw. Fahrplananordnungen.
 - Übermittlung von Fahrplandatensätzen, soweit diese aufgrund der bei der ÖBB-Infrastruktur AG vorhandenen IT-Systeme verfügbar sind.
- Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt

- Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB.
- Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen.
- Nutzung von GSM-R-Profil Basis-CAB auf den ausgerüsteten Strecken.
- Das Profil Basis-CAB ermöglicht Sprachkommunikation (Telephony) sowie definierte Gruppenrufe und Notruf zu führen.
- Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen.
- Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU.

5.2.1 Erlaubniskarten

§ 2 Abs. 1 Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV) lautet:

„Eisenbahnanlagen dürfen ... nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden; das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen, wie z.B. Bahnsteige, Zu- und Abgänge, insbesondere schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Warteräume, Sanitäreinrichtungen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen; im Übrigen ist das Betreten von Eisenbahnanlagen verboten“.

Sofern sich Personen alleine auf den Anlagen der Montafonerbahn AG, außerhalb der hierfür bestimmten Stellen, bewegen wollen, sind, wenn die entsprechende Ausbildung (SIG 1+2) bzw. eine gleichwertige Ausbildung vorliegt, Erlaubniskarten zu beantragen, es sei denn, dass durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird.

5.2.2 Serviceeinrichtungen und -leistungen

Siehe Punkt 6.1.2

6 Entgelte

6.1 Mindestzugangspaket

6.1.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung 2015/909/EU.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente (z) je Verkehrsart

Die Berechnungsformel für das Wegeentgelt je Marktsegment lautet:

Wegeentgelt = Zugkm * z

Die Wegeentgelte beinhalten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisbG), sowie die die Nutzung von Verkehrsstationen.

6.1.2 Serviceeinrichtungen und -leistungen

6.1.2.1 Nutzung von Verkehrsstationen

Basisleistung:

Diese Leistung umfasst die Gewährung der Nutzung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Verkehrsstation durch das EVU und seine Kunden in Verbindung mit dem Halt in der Verkehrsstation. Die Zeitdauer des Halts in der Verkehrsstation ist im Netzfahrplan festgelegt. Die Leistung „Halt in Verkehrsstation“ erfüllt folgende Funktionen:

- Anbindung an die Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
- Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch Bereitstellung von Zugangswegen zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere von Zugangswegen durch die Serviceeinrichtung.

Ermöglichung von Fahrgastbewegungen durch entsprechende Infrastrukturdimensionierung zur Zugänglichmachung der Verkehrsstation sowie Ermöglichung des gleichzeitigen Haltens von Zügen in dafür vorgesehenen Verkehrsstationen.

Leistungen in der Verkehrsstation:

a) Zugang zur und Benützung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung

Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung, wie diese speziell (z.B. hinsichtlich der Dimensionierung, Beleuchtung) dafür hergerichtet wurde, einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Anlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen.

b) Wegeleitsystem

Die Leistung umfasst ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in der Verkehrsstation.

c) Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen

Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt entweder über Aushangfahrpläne, akustische, persönliche oder optisch-dynamische Informationen. Erstellung, Druck und Anbringen auf den von der Montafonerbahn AG vorgesehenen Vitrinen oder sonstigen Einrichtungen (kurz: Flächen) erfolgen für nachstehende Informationsaushänge durch Personal der Montafonerbahn AG:

Aushangfahrpläne: Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne für den Netzfahrplan (Erstaushang)

d) Flächenbereitstellung und Anbringen der Erstaushänge zu Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen

Zur Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen werden den EVU entsprechende Flächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der Montafonerbahn AG festgelegter Stelle) für Aushänge in einer maximalen Größe von A3 Hochformat (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt. Die Bereitstellung

dieser Flächen und das Anbringen eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten. Erstellung, Druck und Übermittlung obliegen dem EVU auf eigene Kosten.

e) Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren

Im Falle von Schienenersatzverkehren auf den Streckenabschnitten der Montafonerbahn AG ist die Bereitstellung von Mitarbeitern zwecks Kundeninformation und Kundenlenkung (Kundenlenkung zum Schienenersatzverkehr und Informationen über den Schienenersatzverkehr sowie bei Bedarf Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) Personal nach Verfügbarkeit vorgesehen.

Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die Montafonerbahn AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz des Personals bedarfs- und frequenzorientiert zu gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

f) Reinigung und Winterdienst

g) Sitzgelegenheiten und Wetterschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und eines Wetterschutzes (z.B. Wartekojen/-raum, Vordach) in der Verkehrsstation sowie allenfalls auch auf Personenbahnsteigen.

h) Weitere Leistungen: Fahrradabstellanlagen, Toiletten, Personenkassa

6.1.2.1 Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen auf der Strecke der Montafonerbahn AG

Das Entgelt für die Nutzung von Verkehrsstationen auf der Strecke der Montafonerbahn AG ist im Wegeentgelt enthalten.

6.1.2.2 Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Leistung umfasst die Nutzung von Abstellkapazitäten für das Abstellen von Fahrzeugen (Wagen, Triebfahrzeuge, Triebwagen) im Bf Schrund und Bf Brunnenfeld.

6.1.2.2.1 Entgelte für die Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Abrechnung erfolgt gemäß den bestellten und zugewiesenen Kapazitäten. Anlagenentgelte für die Nutzung besonderer Einrichtungen und/oder für besondere Ausstattungsmerkmale auf den Gleisen sind nicht inkludiert und werden gesondert verrechnet.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR Excl. 20 % USt
01	Je Meter Gleiskapazität pro Tag	Tag	0,33

Die Montafonerbahn AG wird periodische Überprüfungen der Inanspruchnahme von zugewiesenen Kapazitäten für o.a. Abstellungen durchführen. Bei Inanspruchnahme von Abstellkapazitäten über 10 % der vereinbarten Kapazitäten und der gemeldeten Abstelltage je Betriebsstelle wird seitens der Montafonerbahn AG diese Mehrnutzung im Nachhinein verrechnet. Falls bei einer Betriebsstelle Abstellungen getätigt werden, aber weder Kapazitäten vereinbart, noch Abstelltage gemeldet wurden, wird die Mehrnutzung seitens der Montafonerbahn AG in voller Höhe im Nachhinein verrechnet. Die Berechnung des Anlagenentgelts für die Mehrnutzung erfolgt entsprechend den Modalitäten und dem Entgeltsatz für die kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten.

6.1.3 Wegeentgelt

Untenstehende Entgeltsätze gelten für die Strecke der Montafonerbahn AG. Im Falle von abweichenden Entgeltsätzen und Leistungen werden diese gesondert ausgewiesen.

Personenverkehr / Güterverkehr / Dienstzüge

EUR 3,3330 pro Zugkilometer*

6.1.3.1 Serviceeinrichtungen und -leistungen

Leistungen	Preise in EUR exkl. 20% USt.
Abstellgleise	Lt. Pkt. 6.1.2.2.1 Entgelte für die Nutzung von Abstellkapazitäten
Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und von Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme	Bei den in diesem Kapitel angeführten Leistungen und Entgelten ist die Nutzung der Oberleitung und der für das Vorheizen/Klimatisieren von Reisezugwagen vorgesehenen Stromleitungen bis einschließlich Unterwerk zwecks Traktionsenergieversorgung und/oder Vorheizen/Klimatisieren enthalten. Nicht enthalten ist jedoch die Versorgung mit Traktionsenergie und/oder mit Energie für Vorheizen/Klimatisieren sowie die Nutzung der hierfür erforderlichen Stromversorgungsanlagen über das Unterwerk hinaus.
Vorheizen von Personenzügen	Kann nicht angeboten werden, ausgenommen ist die Versorgung mit Energie aus der Oberleitung (siehe Bereitstellung von Traktionsstrom über Vermittlung)
Bereitstellung von Traktionsstrom durch ÖBB	Entsprechender Bahnstromlieferungsvertrag mit ÖBB-Infrastruktur ist zu vereinbaren
Fahrdienstleiter	Fahrdienstleiterstunden werden entsprechend der aktuell gültigen Verrechnungssätze der Montafonerbahn AG verrechnet

*Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Behörde

6.2 Anlagen

- 1 Schematische Darstellung der Strecke Bludenz – Schruns
- 2 AGB zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Anlage 1

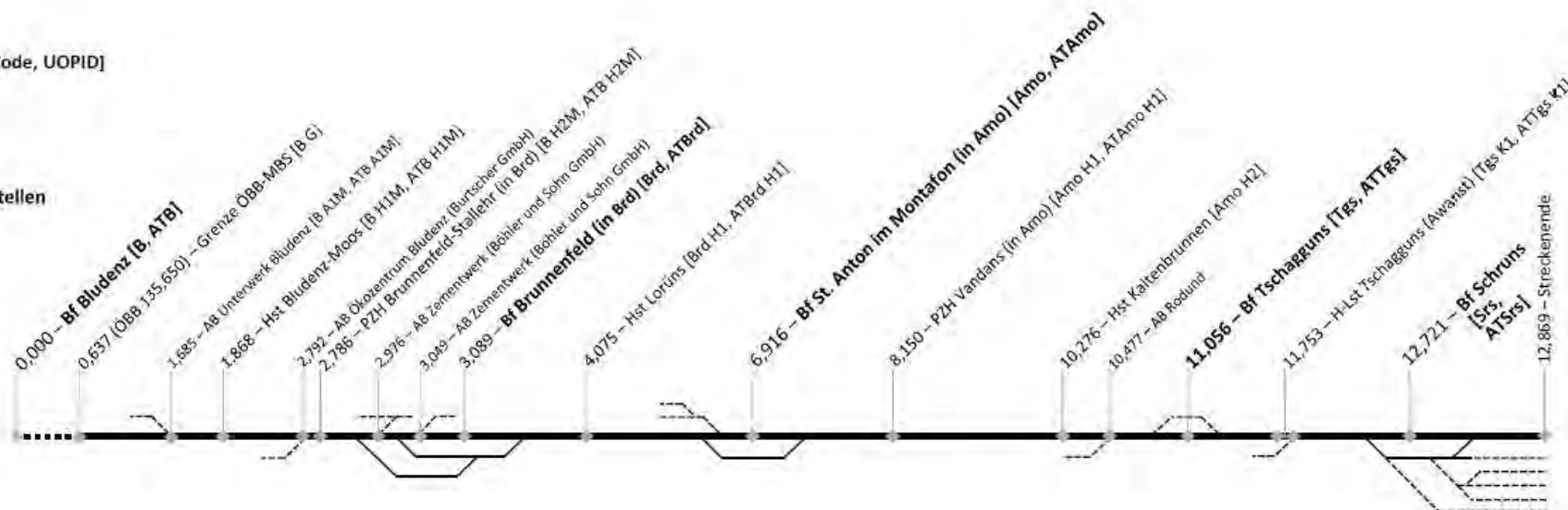
Schematische Darstellung der Strecke Bludenz – Schruns

Stand: 07.05.2024

[DB 640 Code, UOPID]

Betriebsstellen

km



Legende:

Bf	Bahnhof
Hst	Haltestelle
H-Lst	Halte- und Ladestelle
PZH	Personenzughalt
AB	Anschlussbahn
Awanst	Ausweichanschlussstelle

Anlage 2

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Die vorliegenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten für den Zugang zu der von der Montafonerbahn Aktiengesellschaft (im Folgenden kurz mbs) zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceleistungen der mbs durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden kurz EVU) zur Erbringung ihrer Eisenbahnverkehrsdienste. Regelungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten sinngemäß auch ohne ausdrückliche Erwähnung für Serviceeinrichtungen.

1. Begriffsbestimmungen

Soweit im Folgenden nicht definiert, wird insbesondere auf das Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, Stammfassung BGBl.Nr. 60/1957, in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden kurz EisbG, verwiesen.

1.1 Genehmigung

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 Richtlinie 2012/34/EU zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten oder einer Verkehrsgenehmigung/-konzession gemäß EisbG.

1.2 Hilfspersonen

Bedienstete oder andere Personen, deren sich der Betreiber oder der Beförderer zur Erfüllung des Vertrags bedienen, soweit diese Bediensteten und andere Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

1.3 Dritter

Dritter im Sinne dieser AGB ist jede andere natürliche oder juristische Person neben der mbs, neben dem EVU und neben deren jeweiligen Hilfspersonen.

1.4 Zugtrasse

Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

1.5 Störungen in der Betriebsabwicklung

Abweichungen von den normalen Betriebsbedingungen, insbesondere auf Grund von Unfällen, Fahrzeuggebrechen, Störungen an Sicherungsanlagen, Fahrleitungsstörungen, Arbeiten am Fahrweg gemäß Punkt 15.2, zweiter Satz, Naturereignissen und sonstigen unabwendbaren Ereignissen.

2. Voraussetzungen der Ausübung von Zugangsrechten, Nutzungsumfang

2.1 Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten nach dem Infrastrukturnutzungsvertrag ist die Genehmigung gemäß Punkt 1.1, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung (§§ 194 ff EisbG), die aufrechte Deckung der Haftpflicht (siehe unten Punkt 8) sowie die aufrechte Zuweisung einer Zugtrasse (Zugtrassenvereinbarung). Die Voraussetzungen sind vom EVU – in gemäß Punkt 3 festgelegtem Umfang – nachzuweisen und zu belegen. Vor der Erbringung des Nachweises gemäß Punkt 3 ist das EVU nicht berechtigt, die Rechte aus dem Infrastrukturnutzungsvertrag auszuüben.

2.2 Die von der mbs den EVU im Rahmen des Netzzugangs angebotenen Produkte (Eisenbahninfrastrukturnutzung und Serviceleistungen der mbs) sowie die dafür zu entrichtenden Entgelte ergeben sich aus den Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Nutzung der von der mbs zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme der angebotenen Serviceleistungen ist nur

im vertraglich vereinbarten Umfang, zu dem vertraglich vereinbarten Zweck und nur im betriebsüblichen Ausmaß zulässig.

3. Nachweise, Unterlagen

- 3.1 Das EVU übergibt der mbs innerhalb einer von der mbs zu bestimmenden Frist die für die Ausübung der Rechte aus dem Infrastrukturnutzungsvertrag (im Folgenden auch als Vertrag bezeichnet) erforderlichen Unterlagen (Genehmigung gemäß Punkt 1.1 und die einheitliche Sicherheitsbescheinigung gemäß §§ 194 ff EisebG) als Nachweis dafür, dass es die Voraussetzungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erfüllt.
- 3.2 Das EVU erklärt, dass es zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses eine Änderung der Genehmigungen gemäß Punkt 1.1 weder beantragt hat noch dass eine solche zwischenzeitlich erfolgt ist und auch kein. Widerrufsverfahren eingeleitet ist. Das EVU hat der mbs unverzüglich jede für den gegenständlichen Vertrag relevante Änderung hinsichtlich des Vorliegens der Ausübungsvoraussetzungen gemäß Punkt 2.1 oder den Widerruf der Genehmigungen mitzuteilen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben dadurch unberührt.
- 3.3 Die geforderten Nachweise/Unterlagen müssen jeweils im Original oder in amtlich beglaubigter Abschrift und in deutscher Sprache oder in beglaubigter deutscher Übersetzung vorgelegt werden.

4. Übertragung von Rechten und Pflichten

- 4.1 Das EVU ist, ausgenommen Punkt 4.2, nicht berechtigt, Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf andere natürliche oder juristische Personen zu übertragen. Zum Recht der mbs zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 24.
- 4.2 Das EVU kann sich nach vorheriger Zustimmung der mbs zur Erbringung von Leistungen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als Subunternehmer bedienen, sofern und insoweit dies von der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung des EVU umfasst ist. Das EVU ist verpflichtet zur und verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und des Vertrages. Über Verlangen der mbs ist das EVU zur Vorlage der mit dem Subunternehmer getroffenen Vereinbarung an die mbs verpflichtet. Die vorgenannte Vorlageverpflichtung ist eingeschränkt auf jene Vertragsbestimmungen(-teile), welche die Nutzung der von der mbs zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur und die Inanspruchnahme von Serviceleistungen, insbesondere den Einsatz von Personal und Fahrbetriebsmitteln, regeln. Der Vertrag zwischen dem EVU und der mbs bleibt unberührt. Das EVU darf sich nur solcher Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen, die wirtschaftlich und technisch in der Lage sind, die Bedingungen dieses Vertrages einzuhalten. Für durch ein vom EVU beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgenommenes Handeln oder Unterlassen haftet das EVU wie für eigenes. Zum Recht der mbs zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 24.
- 4.3 Dem EVU ist jeglicher Handel mit der (den) dem EVU zugewiesenen Fahrwegkapazität(en) untersagt, widrigenfalls die mbs zur fristlosen Auflösung des Vertrags berechtigt ist (siehe Punkt 24).

5. Personal

- 5.1 Das EVU ist verpflichtet, nur solches Personal einzusetzen, welches den Anforderungen entspricht, die sich aus den für die Erbringung der vorgesehenen Eisenbahnverkehrsdienste maßgeblichen Rechts- und sonstigen Vorschriften sowie Regelungen, insbesondere jenen für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebes, ergeben.
- 5.2 Das EVU hat, soweit die einheitliche Sicherheitsbescheinigung diesbezüglich keine Angaben enthält, während der Vertragsdauer auf Verlangen der mbs jederzeit insbesondere nachzuweisen, dass das Personal.
 - 5.2.1 über die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie über die fachliche Eignung zur Erfüllung der Verpflichtungen des gegenständlichen Vertrags verfügt,

- 5.2.2 die Kenntnis der für die genutzte Eisenbahninfrastruktur jeweils geltenden Vorschriften und sicherheitsrelevanten Informationen hat und diese beachtet,
- 5.2.3 die Betriebssprache (siehe Punkt 11) 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.

6. Betreten von Anlagen der Infrastruktur AG

Sofern und soweit zur Durchführung der Eisenbahnverkehrsdienste durch das EVU das Betreten der Eisenbahninfrastrukturanlagen durch die Mitarbeiter des EVU und durch Dritte, die im Sinne des Punkts 4 rechtmäßig beauftragt sind, notwendig ist, sind die Betriebsvorschriften und Sicherheitsbestimmungen der mbs und die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen einzuhalten.

7. Fahrbetriebsmittel

- 7.1 Das EVU ist verpflichtet, auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur nur Fahrbetriebsmittel (Fahrzeuge) einzusetzen, die von der zuständigen Stelle für den Verkehr zugelassen sind. Diese Zulassung muss den anzuwendenden Rechtsbestimmungen entsprechen.
- 7.2 Das EVU stellt sicher, dass die Fahrbetriebsmittel während der gesamten Vertragsdauer den Anforderungen der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung entsprechen. Anderenfalls ist die mbs berechtigt, den Vertrag fristlos aufzulösen. Allfällige Schadenersatzansprüche der mbs bleiben dadurch unberührt.
- 7.3 Das EVU ist für den einwandfreien und betriebssicheren Unterhalts- und Betriebszustand der Fahrzeuge verantwortlich.

8. Versicherung

- 8.1 Das EVU verpflichtet sich, rechtzeitig vor Inkrafttreten des Vertrags für die aufrechte Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer dem Artikel 22 der Richtlinie 2012/34/EU entsprechenden Versicherung oder durch gleichwertige Vorkehrungen zu sorgen und diese in der jeweils erforderlichen Höhe während der gesamten Vertragsdauer aufrechtzuerhalten. Änderungen im Versicherungsvertrag oder in der Deckung sind der mbs 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.
- 8.2 Das EVU ermächtigt die mbs ausdrücklich, vom Haftpflichtversicherer Auskünfte über den Versicherungsvertrag und über die Deckung der Risiken verlangen zu können. Weiters ist die mbs berechtigt, in die Versicherungsunterlagen des EVU Einsicht zu nehmen.
- 8.3 Das EVU hat die mbs über alle eventuellen Änderungen sowie über den Fortbestand oder Verlust des Deckungsfonds durch Vorlage geeigneter Unterlagen zu informieren.
- 8.4 Zum Recht der mbs zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 24.

9. Betriebsunterlagen

- 9.1 Die mbs hält eine in regelmäßigen Abständen aktualisierte Beschreibung der Strecke im Internet für jedermann abrufbar bereit (Pkt. 3.5 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, etc.
- 9.2 Die mbs stellt dem EVU im Zuge der Zuweisung einer Fahrwegkapazität die erforderlichen Fahrplanunterlagen zur Verfügung.

10. Betriebsvorschriften, sicherheitsrelevante Informationen

- 10.1 Die mbs informiert das EVU rechtzeitig über die für die Nutzung zwingend anzuwendenden Betriebsvorschriften sowie sicherheitsrelevante Informationen sowie über allfällige Änderungen, Ergänzungen oder neu anzuwendende Betriebsvorschriften und sicherheitsrelevante Informationen. Diese Information erfolgt durch Bereitstellung im Webportal.
- 10.2 Das EVU ist verpflichtet, sich diese Vorschriften und sicherheitsrelevanten Informationen zu beschaffen und insbesondere seine Bediensteten und jegliche natürlichen oder juristischen Personen, derer es sich im Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastrukturnutzung bedient, vorab nachweislich mit den Betriebsvorschriften auszustatten und mit sämtlichen sicherheitsrelevanten Informationen zu versorgen. Das EVU hat diese zu deren Einhaltung zu verpflichten und für die verlässliche Beachtung der Vorschriften und sicherheitsrelevanten Informationen zu sorgen. Das EVU ist weiters verpflichtet, sich laufend über den aktuellen Stand der Vorschriften und über alle sicherheitsrelevanten Informationen zu informieren und diese zu beachten.
- 10.3 Die Zugangsberechtigten werden von der mbs über Änderungen der SNNB informiert.
- 10.4 Zur Zurverfügungstellung der Informationen gewährt die mbs dem EVU den Zugang zum Webportal, wo diese Informationen tagesaktuell abgerufen werden können.

11. Betriebssprache

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

12. Eisenbahninfrastrukturqualität

- 12.1 Die mbs gewährt Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf die Weise, dass die Eisenbahninfrastrukturqualität unter normalen Betriebsbedingungen zur Erbringung der jeweils vertraglich vorgesehenen Eisenbahnverkehrsdienste geeignet ist.
- 12.2 Dessen ungeachtet verfügt die mbs über das Recht, die Eisenbahninfrastrukturqualität, soweit dies notwendig ist, zu
 - 12.2.1 verbessern, oder
 - 12.2.2 falls dies aus betrieblichen oder technischen Gründen notwendig ist und diese Gründe nicht vorhersehbar oder abwendbar waren/sind, im erforderlichen Umfang gemäß den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zu verändern, sowie
 - 12.2.3 gemäß den gesetzlichen Bestimmungen die diesbezüglichen technischen Standards zu ändern.Wenn eine solche Änderung während der Geltungsdauer des Vertrags erfolgt, ist die mbs verpflichtet, die negativen Auswirkungen auf das EVU, insbesondere durch die Maßnahmen gemäß Punkt 15, soweit wirtschaftlich vertretbar, zu minimieren..
- 12.3 Stellt das EVU besondere, über die bestehende Eisenbahninfrastrukturqualität hinausgehende Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Ausstattung des Fahrweges oder eines verkürzten Durchführungszeitraums für die Ausführung diesbezüglicher Arbeiten, so ist insbesondere über Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen. Die mbs ist berechtigt, den Vertragsabschluss abzulehnen, dies jedenfalls jedoch nicht willkürlich.

13. Informations- und Meldepflichten

- 13.1 Soweit in den Betriebsvorschriften nicht abweichende Informations- und Meldepflichten vorgesehen sind, hat das EVU der mbs rechtzeitig insbesondere Nachstehendes zu melden:

- 13.1.1 Zusammensetzung des Zugs (Triebfahrzeugreihe, Länge, Gewicht, Wagennummern und -anzahl, Bremsausmaß),
 - 13.1.2 Besonderheiten, wie nicht interoperable Fahrzeuge, gefährliche Güter im Sinne des RID, besondere, das Fahrzeug oder seine Beladung betreffende Beschränkungen,
 - 13.1.3 verspätungsrelevante Faktoren (z. B. Motorausfälle bei Triebfahrzeugen),
 - 13.1.4 Überschreitungen der vereinbarten Nutzungsdauer von Serviceeinrichtungen,
 - 13.1.5 andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung notwendige Angaben.
- 13.2 Das EVU stellt sicher, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der mbs entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, insbesondere betriebliche, auf den jeweiligen Eisenbahnverkehrsdienst bezogene Entscheidungen im Namen des EVU zu treffen.
- 13.3 Nach Maßgabe der der mbs zur Verfügung stehenden Ressourcen teilt die mbs dem EVU auf Anfrage die Position seines Zugs mit. Die diesbezüglichen Ansprechstellen, die Informationsmittel und die möglichen Informationszeitpunkte ergeben sich aus der jeweiligen Zugtrassenvereinbarung.

14. Sicherheits- und umweltgefährdende Einwirkungen

- 14.1 Kommt es zu umweltgefährdenden Einwirkungen (Immissionen, Emissionen, Kontaminationen u. dgl.) oder bestehen sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb (Explosions-, Brandgefahr usw.), hat das EVU unverzüglich die gemäß Betriebsvorschriften bestimmte Betriebsstelle der mbs zu verständigen.
- 14.2 Diese Meldung und allfällige von der mbs nach den Betriebsvorschriften oder allgemeinen Rechtsvorschriften zu treffenden 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.

15. Recht der mbs, während der Laufzeit des Vertrags Arbeiten am Fahrweg vorzunehmen

- 15.1 Die mbs hat das Recht, an der Eisenbahninfrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur stehenden Arbeiten oder Maßnahmen durchzuführen.
- 15.2 Im Voraus geplante Arbeiten und Maßnahmen werden dem EVU von der mbs ehestmöglich bekannt gegeben. Sofern diese schwerwiegenden Störungen in der Betriebsabwicklung wie Umleitungen oder Schienenersatzverkehre nach sich ziehen, verständigt die mbs das EVU möglichst sechs (6) Monate, spätestens jedoch zwei (2) Monate vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen; über alle sonstigen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die mbs das EVU ehestmöglich mittels Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten (LA) oder Fahrplananordnung (FAPLO).
- 15.3 Die mbs hat die Arbeiten oder Maßnahmen so auszuführen, dass die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsdienste des EVU möglichst gering gehalten werden können.
- 15.4 Bei von der mbs im Voraus geplanten Arbeiten, welche zu einer Änderung des Laufwegs eines Zugs mit zugewiesener Zugtrasse führen, ist der Berechnung des Infrastrukturbenützungsentgeltes (Wegeentgelt) des EVU der ursprüngliche Laufweg (gemäß zugewiesener Zugtrasse) des Zugs zu Grunde zu legen.

16. Prüfungs- und Weisungsrechte

- 16.1 Die mbs ist berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen, ob das EVU die vertraglichen Eisenbahnverkehrsdienste unter Einhaltung der Betriebsvorschriften und sicherheitsrelevanten

Informationen, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der Eisenbahninfrastruktur, erbringt. Die mbs hat das Recht, sich jederzeit von der Art der Dienstaussübung 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 Eisenbahninfrastruktur einhält.

- 16.2 Zur 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 sowie zur Einsicht in die Beförderungspapiere, soweit der Zugang oder die Einsichtnahme 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 EDV-unterstützt, sind der mbs, sofern dies nicht bereits im Zuge der Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erfolgt ist, die für eine Datenauswertung erforderlichen Programme zur Verfügung zu stellen.
- 16.3 Die in den Punkten 16.1 und 16.2 angeführten Rechte der mbs gelten insbesondere auch bei eingetretenen Schäden an Eisenbahninfrastrukturanlagen (Gleiskörper, Sicherungsanlagen, Oberleitungen, etc.).
- 16.4 Die vorstehenden Regelungen lassen die Befugnisse insbesondere staatlicher Stellen sowie die Verantwortung des EVU unberührt.

17. Störungen in der Betriebsabwicklung

- 17.1 Zwischen dem EVU und der mbs besteht bei drohenden oder eingetretenen Störungen in der Betriebsabwicklung eine gegenseitige und unverzügliche Informationspflicht, insbesondere bei jenen Störungen, die zu Abweichungen von der Zugtrasse (Verspätungen etc.) führen können, sowie über jeden drohenden oder eingetretenen Schaden, der sich auf die Sicherheit und Ordnung, die Pünktlichkeit, den korrekten Ablauf der Eisenbahnverkehrsdienste, die Unversehrtheit der Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt, andere Nutzer oder Dritte auswirken könnte.

18. Unvorhersehbare Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

- 18.1 Die mbs organisiert in Fällen von unvorhersehbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen einen Ad-hoc-Schienenersatzverkehr für Schienenpersonenverkehrsdienste. Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die mbs übernimmt daher die Kosten des Schienenersatzverkehrs nur in jenen Fällen, in denen sie die Eisenbahninfrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt sowie witterungsbedingter oder behördlicher Eisenbahninfrastruktureinschränkungen trifft die mbs jedenfalls keine Kostentragungspflicht.

19. Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren

- 19.1 Die mbs ist bestrebt, Abweichungen von den Zugtrassen so gering wie möglich zu halten.
- 19.2 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, sie umleiten oder ihnen eine andere als die ursprüngliche Zugtrasse zuteilen.
- 19.3 In Umsetzung von Punkt 19.2 wird die mbs nach Möglichkeit dem EVU eine andere, der ursprünglich vereinbarten so weit als möglich entsprechende, Zugtrasse anbieten. Für diese Zugtrasse wird die mbs kein höheres Infrastrukturbenutzungsentgelt verrechnen als dasjenige, welches für die ursprünglich vereinbarte Zugtrasse angefallen wäre. Diese Einschränkung gilt nicht, wenn die Störung in der Betriebsabwicklung auf höhere Gewalt, ein Fehlverhalten des EVU, welches der mbs nicht zurechenbar ist, oder das Fehlverhalten eines Dritten, welches die mbs trotz Anwendung der nach Lage des Falls

gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen sie nicht abwenden konnte, zurückzuführen ist.

20. Freimachen der Schieneninfrastruktur

- 20.1 Das EVU hat die benutzte Eisenbahninfrastruktur fristgerecht zum Ende der vereinbarten Nutzungsdauer freizumachen.
- 20.2 Kommt das EVU seiner Verpflichtung gemäß Punkt 20.1 nicht nach, ist die mbs, insbesondere bei durch Fahrzeuggebrechen (Triebfahrzeugschäden etc.) verursachten Störungen in der Betriebsabwicklung, berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur auf Kosten und Gefahr des EVU zu räumen oder räumen zu lassen. Bei Überschreiten der vereinbarten Nutzungsdauer stellt das EVU die mbs von Ansprüchen Dritter frei.
- 20.3 Im Fall einer Betriebsstörung auf einer Strecke, auf der dem EVU Zugtrassen zugewiesen sind, kann die mbs gegen ein Entgelt in Höhe der anfallenden Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns verlangen, dass ihr das EVU nach Maßgabe verfügbarer Kapazitäten und der Zumutbarkeit die Mittel zur Verfügung stellt, die nach Meinung der mbs am besten geeignet sind, um die normale Situation möglichst bald wiederherzustellen.
- 20.4 Die mbs hat ein umfassendes Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten. Punkt 16 gilt entsprechend.

21. Haftung

Die Vertragspartner haften nach den gesetzlichen und völkerrechtlichen Bestimmungen, sofern in diesen AGB nicht hievon abweichende Regelungen enthalten sind. Die Vertragspartner halten einander für von ihnen bei Dritten und Hilfspersonen verursachte Schäden einschließlich von Regressen und Versicherungsregressen sowie für von ihnen verursachte Immissionen schad- und klaglos und informieren sich unverzüglich gegenseitig, wenn Dritte bzw. Hilfspersonen derartige Forderungen geltend machen.

22. Umwelthaftung

Das EVU haftet im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften und hält die mbs schad- und klaglos. Ist die mbs 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.

23. Haftung für Transportabwicklung

- 23.1 Da die mbs dem EVU aufgrund des gegenständlichen Vertrags bloß den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährt, haftet die mbs nicht für die Transportabwicklung durch das EVU (Beförderungsbestimmungen wie insbesondere das Eisenbahnbeförderungsgesetz, Entschädigungsbedingungen, Bestimmungen über Fahrgastrechte, etc.), sondern haftet ausschließlich das den Transport durchführende EVU seinen Vertragspartnern und allenfalls geschädigten Dritten.
- 23.2 Jedes die Eisenbahninfrastruktur der mbs nutzende Schienenfahrzeug (fahrend oder abgestellt) bedarf eines verantwortlichen EVU. Die Bekanntgabe des zuständigen/verantwortlichen EVU für ein Schienenfahrzeug erfolgt durch die Abgabe der internationalen Wagenliste oder bei Lokzügen/Triebwagen/Triebzügen sowie Instandhaltungs-/Wartungsfahrzeugen durch die Abgabe eines Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (laut Bestellprozess gemäß SNNB) eines Zugs durch das jeweilige EVU an die mbs und bleibt dessen Zuständigkeit bzw. Verantwortung für das Schienenfahrzeug solange aufrecht, bis das nachfolgende, übernehmende EVU eine neue Wagenliste übergibt bzw. eine neuerliche Abgabe von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durchführt.

Davon abweichende Vereinbarungen zwischen EVU entfalten bis zur nachweislichen, schriftlichen Bekanntgabe durch beide beteiligte EVU (übergebendes und übernehmendes EVU jeweils gesondert) an die örtlich zuständige Betriebsführungszentrale und die Zugtrassen zuweisende Stelle der mbs keinerlei Wirkung.

24. Beendigung des Vertrags

- 24.1 Unbeschadet eines allfälligen Schadenersatzanspruches sind die Vertragsparteien berechtigt, den Vertrag aus wichtigen Gründen, insbesondere aus den nachstehend angeführten Gründen, schriftlich fristlos aufzulösen:
- 24.1.1 Wenn das EVU die erforderlichen Voraussetzungen für den Zugang zu der von der mbs zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur nicht mehr erfüllt, insbesondere die einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder die Genehmigung nicht mehr vorliegen oder eine Unter- oder Nichtdeckung des Versicherungsrisikos eingetreten ist;
 - 24.1.2 wenn das EVU die ihm gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag zustehenden Rechte und Pflichten entgegen Punkt 4.1 oder 4.3 ohne vorherige Zustimmung der mbs auf eine andere natürliche oder juristische Person überträgt oder der Vorlageverpflichtung gemäß Punkt 4.2 nicht nachkommt;
 - 24.1.3 bei groben Verstößen gegen grundlegende Bestimmungen des Infrastrukturnutzungsvertrages, insbesondere gegen die AGB;
 - 24.1.4 wenn die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten notwendigen Sicherheitsstandards (iSd einheitlichen Sicherheitsbescheinigung) der Fahrbetriebsmittel des EVU oder einer durch das EVU beauftragten anderen natürlichen oder juristischen Person weggefallen sind;
 - 24.1.5 wenn die Verlässlichkeit (iSd Punkt 5.) des Personals des EVU oder einer durch das EVU beauftragten anderen natürlichen oder juristischen Person während der Vertragsdauer weggefallen ist.
- 24.2 Die mbs ist berechtigt, dem EVU zugewiesene Zugtrassen unter Einhaltung einer Frist von 14 Tagen durch einseitige, schriftliche und empfangsbedürftige Erklärung jederzeit ganz oder teilweise zu entziehen, wenn das EVU innerhalb der letzten drei Monate vor der Entziehung sein Zugangsrecht auf diesen Zugtrassen auf Grund von Umständen, die es zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat (§ 60 EisebG).
- 24.3 Die mbs behält sich das Recht vor, mit EVU, deren Infrastrukturnutzungsverträge gemäß den Punkten 24.1 oder 24.2 aufgelöst wurden, erst nach sorgfältiger Überprüfung der Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit weitere Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen..

25. Datenverwendung und Datenschutz

- 25.1 Der datenschutzrechtlich Verantwortliche für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der Abwicklung der in diesen Allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelten Leistungen ist die mbs. Die Datenschutzerklärung der mbs ist unter <https://www.montafonerbahn.at/datenschutz/> abrufbar. Es wird darauf hingewiesen, dass Unterlagen im Zusammenhang mit den genannten Leistungen oder einzelne personenbezogene Daten des Vertragspartners oder seiner Mitarbeiter an Versicherer zur Überprüfung oder Beurteilung des Versicherungsrisikos sowie an Behörden im erforderlichen Umfang weitergegeben werden können.
- 25.2 Soweit das EVU im Rahmen der Kontaktaufnahme oder der Vertragsabwicklung Daten einer von ihm verschiedenen natürlichen Person angibt (z.B. als Kontaktperson), ist das EVU verpflichtet, diesen Personen die Datenschutzbestimmungen dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowie Datenschutzerklärung unter <https://www.montafonerbahn.at/datenschutz/> zur Kenntnis zu bringen.

- 25.3 Bei den auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen übergehenden Zügen werden die der mbs gemäß Punkt 13 bekannt gegebenen Daten von der mbs an die betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitergegeben, soweit das EVU im Einzelfall bei Bekanntgabe der Daten oder Übergabe der Unterlagen nicht berechnete wirtschaftliche Interessen, die einer derartigen Weitergabe entgegenstehen, nachgewiesen hat.
- 25.4 Von den Vertragspartnern werden die gesetzlichen Bestimmungen zum Datenschutz, insbesondere das Datenschutzgesetz, in der jeweils geltenden Fassung sowie die EU-Datenschutz-Grundverordnung, eingehalten.

26. Geheimhaltung

- 26.1 Unbeschadet Punkt 25 verpflichten sich die Vertragspartner zur Geheimhaltung sämtlicher im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen erlangten Informationen, Daten und Unterlagen, sofern der jeweilige Vertragspartner den anderen Vertragspartner nicht im Einzelfall schriftlich von dieser Verpflichtung entbindet.
- 26.2 Überdies verpflichten sich die Vertragspartner bei sonstiger verschuldensunabhängiger Schadenersatzpflicht für den Fall, dass es sich zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen Dritter bedient, diese Verschwiegenheitsverpflichtung auch diesen Dritten zu überbinden. Insbesondere verpflichten sich die Vertragspartner zur Beachtung des Datengeheimnisses im Sinne des § 6 Datenschutzgesetz in der jeweils geltenden Fassung sowie ihre Mitarbeiter und allfällige Auftragsverarbeiter zu dessen Einhaltung zu verpflichten.

27. Änderung der AGB

Die mbs verständigt das EVU von Änderungen dieser AGB und weist ausdrücklich in der Verständigung darauf hin, dass diese Änderungen als vereinbart gelten, sofern das EVU nicht binnen vier (4) Wochen schriftlich widerspricht.

28. Rechnungslegung

Die Rechnungslegung durch die mbs an das EVU erfolgt nach den Bestimmungen der Zugtrassenvereinbarung.

29. Zahlungsverzug

Es kommen die gesetzlichen Verzugszinsen gemäß § 456 UGB zur Anwendung. Weiters gilt ein Betrag in der Höhe von EUR 4,00 als pauschalierte Mahnkosten für jede schriftliche Mahnung als vereinbart.

30. Aufrechnungsbefugnis

Das EVU kann gegen Forderungen der mbs nur aufrechnen, wenn seine Gegenforderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

31. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags 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.

32. Zurückbehaltungsrecht

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

33. Erfüllungsort

Erfüllungsort für alle wechselseitigen Zahlungen ist Schruns, am Sitz der mbs.

34. 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 Bludenz.