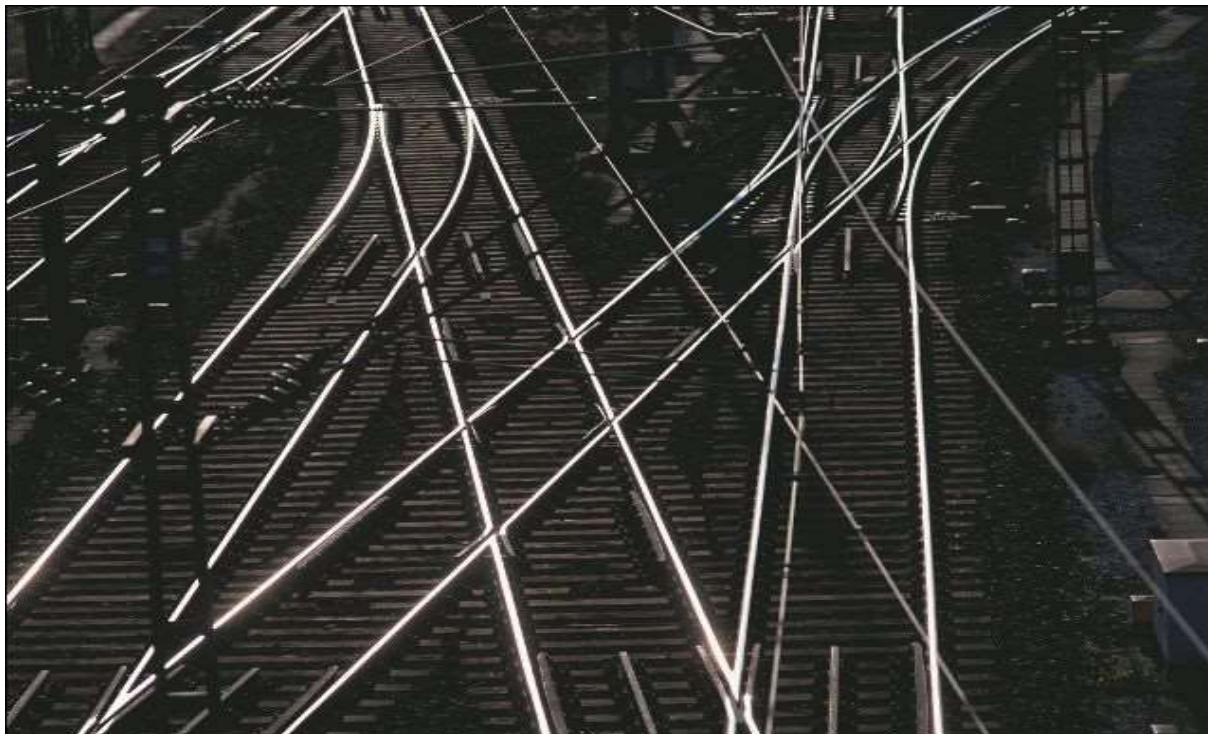




Bundeseisenbahnvermögen



Allgemeine Infrastruktur-Benützungsbedingungen
für die deutschen Eisenbahnstrecken
auf Schweizer Gebiet

Gültig ab 10.12.2023

DB Netz AG

GE Infrastruktur Schweiz

Schwarzwaldallee 200

CH-4058 Basel

Tel. + 41 61 690 13 52

Versionskontrolle:

Datum: 10.11.2022
Endkontrolle: 14.11.2022

Beschreibung der Änderung:

10.11.2022	Entwurf
11.12.2022	Veröffentlichung des Leistungskataloges

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines, Regelwerke	4
2	Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet	6
3	Netzzugang	7
4	Fahrzeuge	9
5	Personal	11
6	Leistungen der ISB	12
7	Entgelt	13
8	Verrechnung	13
9	Rechtsgeschäftliche Übertragung an Dritte	13
10	Infrastrukturqualität	14
11	Kontrollrechte	14
12	Weisungen	15
13	Betriebsstörungen und Unregelmässigkeiten; Notfallmanagement	15
14	Haftung	15
15	Information	18
16	Vertraulichkeit und Datenverarbeitung	18
17	Ergänzungen zur Netzzugangsvereinbarung	18
18	Geltungsdauer der Netzzugangsvereinbarung und Kündigung	19
19	Anwendbares Recht; Streiterledigung	19

1 Allgemeines, Regelwerke

Diese „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen“ regeln im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden „EVU“ genannt). Sie sind in der jeweils aktuellen Fassung integrierender Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung.

Unterjährige Anpassungen oder Änderungen der vorliegenden „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen“ aufgrund veränderter gesetzlicher Bestimmungen oder behördlicher Weisungen bleiben vorbehalten.

1.1

Unberührt bleiben die Geltung der in Ziffer 2.3 genannten deutsch-schweizerischen Staatsverträge sowie der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere des schweizerischen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG - SR 742.101 ¹) und der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV - SR 742.122) in der jeweiligen amtlichen Fassung.

1.2

Für die Benützung der Grenzbahnhöfe

- Basel Bad Bf
- Basel Bad Rbf
- Erzingen (Baden)
- Thayngen und
- Konstanz

sowie bezüglich des Gemeinschaftsbahnhofs Schaffhausen

sind zusätzlich die Verträge und Vereinbarungen über den Post- und Fernmeldedienst, den Zoll-, Grenzpolizei- und Sanitätsdienst sowie die steuerrechtlichen Belange zu beachten.

1.3

Die NZV regelt gemäss Artikel 1, Absatz 1, die Benützung von Eisenbahninfrastrukturen durch EVU (Netzzugang) in der Schweiz. Die Gültigkeit der NZV für Eisenbahninfrastrukturen, die aufgrund eines Staatsvertrags betrieben werden, ergibt sich aus Artikel 1, Absatz 2. Somit ist unter Berücksichtigung der Ausführungen zu Ziffer 2.3 die Anwendbarkeit der NZV für den Netzzugang zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gegeben; es gilt somit hier ausschliesslich das Schweizer Netzzugangsrecht.

1.4.1

Die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet werden ausrüstungstechnisch und fahrdienstlich nach dem deutschen System betrieben. Deshalb gilt - mit Ausnahme des Gemeinschaftsbahnhofs Schaffhausen - für die Betriebsabwicklung das deutsche, netzzugangsrelevante sowie das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG für Hauptbahnen, hier insbesondere die DB-Richtlinie 408 „Fahrdienstvorschrift“ und die DB-Richtlinie 301“Signalbuch“ (ausgenommen jener Bestimmungen, die nur in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen angewendet werden).

¹ SR: Systematische Sammlung des schweizerischen Bundesrechts.

Die in Bezug genommenen Gesetze und Verordnungen können in ihrer jeweils gültigen Fassung im Internet eingesehen werden unter der Adresse <https://www.admin.ch/gov/de/start/bundesrecht/systematische-sammlung.html> und Eingabe der jeweiligen SR-Nummer.

Das netzzugangsrelevante sowie das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG wird kostenfrei im Internet unter folgendem Link zur Verfügung gestellt:

<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/regelwerke>

Die für jeden Übergang zu den benachbarten Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen geltenden, besonderen Nutzungsbestimmungen sind in den Modulen der DB-Richtliniengruppe 302.5xxx zusammengefasst, welche ebenfalls über den vorgenannten Link abgerufen werden können.

In diesen Dokumenten finden sich auch die infrastrukturseitigen Nutzungsvorgaben für die Anwendung der Schweizer Zugsicherungssysteme EuroSIGNUM/EuroZUB im Regelwerksbereich der Ril 408.

Weitere Regelwerke mit ausschliesslicher Gültigkeit für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und die angrenzenden Grenzbetriebsstrecken (hier insbes. die Module der Ril 423.1xxxZ99; Schnittstellenregeln Infrastrukturbetreiberin (ISB)/EVU betreffend Notfallmanagement) sind auf der Internetseite der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, unter dem nachfolgenden Link zu finden:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz-1388114

1.4.2

Das netzzugangsrelevante bzw. das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG beinhaltet keine Regeln bzgl. Regelungsinhalte, welche ausschliesslich in der Verantwortung der EVU stehen. Diesbezügliche Regeln hat jedes EVU für seine Bedürfnisse zu erstellen, einzuführen und nachzuhalten. Grundlage hierfür kann das vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) herausgegebene Betriebsregelwerk (BRW) EVU bilden. Informationen hierzu sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.vdv.de/>

Bei der Erstellung, Einführung und Nachhaltung vorgenannter EVU-Regelwerke sind die Bestimmungen der BAV-Richtlinie „Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften“ (RL BV-FDV) zu beachten. Diese Richtlinie ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien.html>

1.4.3

Die für seine Bedürfnisse bzw. zu erbringenden Verkehrsleistungen notwendigen Regelwerke beschafft das EVU und hält sie auf dem Laufenden. Bei der Zusammenstellung berät die DB Netz AG, Geschäftseinheit (GE) Infrastruktur Schweiz, das EVU. Zusätzlich zu den unter Ziffer 1.4.1 genannten Bezugsmöglichkeiten im Internet können die benötigten DB-Regelwerke in Druckversion auch über das Logistikcenter der DB Kommunikationstechnik GmbH zu dem von dieser Stelle allgemein festgelegten Euro-Preis käuflich erworben werden:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
Logistikcenter - Kundenservice
Kriegstrasse 136
DE-76133 Karlsruhe
Telefon: + 49 (0) 721 938 5965
Fax: +49 (0) 69 265 57968
Email: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

2 Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

2.1

Das Gesamtnetz aller deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet umfasst folgende, vollständig auf Schweizer Hoheitsgebiet gelegenen Streckenabschnitte:

DB-Strecken-Nummer	von ... bis
4000	(Weil am Rhein -) Staatsgrenze - Basel Bad Bf - Staatsgrenze (- Grenzach)
4000	(Erzingen (Baden) -) Staatsgrenze - Schaffhausen - Thayngen - Staatsgrenze (- Singen (Htw))
4000	(Konstanz -) Staatsgrenze - Infrastrukturgrenze BEV/SBB I (- Kreuzlingen)
4322	(Konstanz -) Staatsgrenze - Infrastrukturgrenze BEV/SBB I (- Kreuzlingen Hafen)
4400	Basel Bad Bf - Riehen - Staatsgrenze (- Lörrach)
4404	(Basel SBB PB -) Infrastrukturgrenze SBB I/BEV - Basel Bad Bf [Reisezuglinie; von der neuen östlichen SBB-Rheinbrücke herkommend]
4407/4405	(Basel SBB RB -) Infrastrukturgrenze SBB I/BEV - Basel Bad Bf- Basel Bad Rbf Gruppe L - Staatsgrenze (- Basel Bad Rbf Gruppe C) [Güterzuglinie; von der älteren westlichen SBB-Rheinbrücke herkommend]
4425	Basel Bad Rbf Gruppe L W 568 - Infrastrukturgrenze BEV/Hafenbahn Schweiz (- Basel-Kleinhüningen Hafen)
7704	Ab 28.04.2024: Basel Bad Rbf Gr F - Basel Bad Rbf Gruppe L W 574 (südliche Anbindung Basel Bad Rbf Gr F)

2.2

Folgende Bahnhöfe bzw. Haltepunkte liegen ganz oder teilweise auf Schweizer Gebiet:

- Basel Bad Bf
- Riehen
- Riehen Niederholz
- Basel Bad Rbf - teilweise (der Bahnhofteil Gruppe L und mit Inbetriebnahme am 28.04.2024 auch der Bahnhofteil Gruppe F))
- Erzingen (Baden) - teilweise (der Nordkopf)
- Trasadingen
- Wilchingen-Hallau
- Neunkirch
- Beringen Bad Bf
- Beringerfeld
- Neuhausen Bad Bf
- Schaffhausen (s. Ziffer 2.4)
- Herblingen
- Thayngen
- Konstanz - teilweise (der Südkopf mit Nebengleisen, d.h. Abstell- und Innenreinigungsanlage sowie ein Gleisanschluss).

2.3

Die in Ziffer 2.1 bis 2.2 näher bezeichneten Streckenabschnitte und Betriebsstellen werden auf der Grundlage der zwischen dem Grossherzogtum Baden einerseits und der schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen andererseits abgeschlossenen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 ff. (SR 0.742.140.313.61 und 62), sowie der Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet von 1953 (SR 0.742.140.313.67) einschliesslich ihrer Nachträge, Erklärungen und Zusatzprotokolle betrieben. Hierin sind die Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Grundstücke, die dem Bahnbetrieb dienen, begründet und festgeschrieben. Die Bundesrepublik Deutschland - Bundeseisenbahnvermögen - (BEV) ist als Rechtsnachfolgerin Eigentümerin der betroffenen Schweizer Liegenschaften und Infrastrukturbetreiberin (ISB).

Die Rechte und Pflichten aus den Staatsverträgen treffen das BEV.

Das BEV hat mit der Erfüllung der sich aus den vorgenannten Staatsverträgen ergebenden Rechte und Pflichten die Deutsche Bahn AG beauftragt, diese wiederum die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz; dies beinhaltet auch die Wahrnehmung von Rechten und Pflichten aus abzuschliessenden Verträgen. Die Berechtigung und Verpflichtung des BEV aus den Staatsverträgen bleibt durch die Beauftragung der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, unberührt.

Zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die in den Ziffer 2.1 bis 2.2 genannten Streckenabschnitte und Betriebsstellen ist ausschliesslich das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern.

2.4

Der Bahnhof Schaffhausen zwischen den Grenzen „Gemeinschaft West“ und „Gemeinschaft Nordost“ bildet den „Gemeinschaftsbahnhof SBB/BEV Schaffhausen“, der sich im gemeinschaftlichen Eigentum der ISB Schweizerische Bundesbahnen AG Division Infrastruktur (SBB I) und des BEV befindet. Für die Nutzung der Gemeinschaftsanlagen gelten ebenfalls die Bestimmungen der NZV.

Hinweis: EVU, die aus dem innerschweizerischen Streckennetz von Neuhausen (Rheinfall) bzw. Feuerthalen kommend, lediglich Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofes Schaffhausen benutzen, und wieder auf das innerschweizerische Streckennetz zurückkehren, ohne in Richtung Beringen Bad Bf oder Thayngen die jeweilige Gemeinschaftsgrenze zu passieren, treten nur in Vertragsbeziehungen mit der SBB I.

2.5

Für die Bedienung der Gleisanschlüsse in den Bahnhöfen Basel Bad Rbf, Wilchingen-Hallau, Thayngen und Konstanz schliesst das EVU eigenverantwortlich den Bedienungsvertrag mit dem jeweiligen Inhaber des Gleisanschlusses, Mitbenutzer bzw. Nachanschiesser ab. Die ISB erhält eine Kopie des Vertrages, wobei kaufmännische Geschäftsgeheimnisse wie Preise getilgt oder geschwärzt werden können. Des Weiteren obliegt dem jeweiligen Inhaber des Gleisanschlusses das Erstellen und Nachhalten der notwendigen Betriebsvorschriften, insbesondere der Bedienungsanweisungen. Näheres regeln die jeweiligen Gleisanschlussverträge.

3 Netzzugang

3.1

Damit ein EVU auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet im Netzzugang verkehren kann, müssen vor der Betriebsaufnahme gem. der BAV-Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung, Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung die drei folgenden Dokumente vorhanden sein:

- Netzzugangsbewilligung (NZB) des BAV oder EU-Lizenz (siehe Ziffer 3.2)
- Sicherheitsbescheinigung (SiBe) mit Gültigkeit für die zu befahrenden Strecken in der Schweiz (siehe Ziffer 3.3)
- Netzzugangsvereinbarung mit der ISB BEV und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, unter Einbeziehung dieser „Allgemeinen Bedingungen“ (siehe Ziffer 3.4).

Des Weiteren ist für die Nutzung des Netzzugangs in der Schweiz das Vorhandensein einer Haftpflichtversicherung mit einer Versicherungssumme in Höhe von 100 Mio. Schweizer Franken gem. NZV Art. 5b erforderlich. Bei EVU, welche den Netzzugang in der Schweiz beantragen und die ihren Sitz ausserhalb der Schweiz haben, ist die ISB BEV verpflichtet, vom betreffenden EVU einen entsprechenden Versicherungsnachweis einzufordern und das BAV darüber zu verständigen.

Die vorgenannten Voraussetzungen zur Erlangung des Netzzugangs gelten uneingeschränkt für alle EVU (auch für diejenigen des DB-Konzerns), welche die unter Ziffer 2.1 genannten deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet befahren wollen, unabhängig vom Sitz des EVU. Der Netzzugang ist auch dann erforderlich, wenn auf den unter Ziffer 2.1 bzw. 2.2 genannten Strecken und/oder Betriebsstellen lediglich rangiert werden soll.

Alle Informationen bzgl. Netzzugang Schweiz und SiBe einschl. der vorgenannten BAV-Richtlinie und deren Anhänge veröffentlicht das BAV unter

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/fachinformationen/netzbetrieb-und-netzbenutzung.html>

Ab 28.04.2024 ist die neue Betriebsgruppe F im Bf Basel Bad Rbf in Betrieb. Diese liegt westlich der Strecke 4000 Weil (Rhein) – Basel Bad Bf und dient ab diesem Zeitpunkt dem Güterverkehr als Ersatz für die im Bf Weil (Rhein) ab diesem Zeitpunkt wegfallenden Gleise. Diese Betriebsgruppe liegt teilweise auf deutschem und teilweise auf Schweizer Staatsgebiet. Grundsätzlich gelten für den Schweizer Anteil die Vorgaben des Schweizer Netzzugangsrechts. Ggf. davon abweichende bzw. zusätzliche Bestimmungen werden nach Abstimmung mit der Schweizer Aufsichtsbehörde separat bekannt gegeben.

Hinsichtlich des technischen Netzzugangs gelten die „Technischen Netzzugangsbedingungen“ (TNB) der DB Netz AG, sofern in diesen „Allgemeinen Bedingungen“ keine anderweitigen Bestimmungen getroffen sind.

Die TNB der DB Netz AG sind Bestandteil des netzzugangsrelevanten Regelwerks und unter folgendem Link abrufbar:

<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/regelwerke>

Weitergehende Informationen der DB Netz AG zum technischen Netzzugang (Eisenbahnfahrzeuge, Probefahrten, Lichtraum, Grenzlaster usw.) sind unter folgendem Link abrufbar:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/technischer_netzzugang

Weiterführende und ergänzende Informationen der ISB BEV und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zum Netzzugang zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sind unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Das Netz der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet ist u.a. mit dem Zugsicherungssystem ETCS L1 LS (D) ausgerüstet. Vor dem erstmaligen Einsatz von führenden Fahrzeugen unter Nutzung dieser Technik muss das jeweilige EVU die Kompatibilität von Fahrzeug- und Streckeninfrastruktur baureifenbezogen durch entsprechende Netzzugangstests nachweisen. Die erforderlichen Informationen hierzu stellt der technische Netzzugang der DB Netz AG in der Rubrik „ETCS“ unter folgenden Links zur Verfügung:

www.dbnetze.com/etc
www.dbnetze.com/probefahrten

Das Erfordernis einer entsprechenden Fahrzeugzulassung mit Gültigkeit für die zu befahrenden Strecken bleibt hiervon unberührt.

3.2

Gem. Art. 25 Abs. 4 des Landverkehrsabkommens Schweiz – EU werden die Netzzugangsbewilligungen bzw. EU-Lizenzen in der Gemeinschaft und der Schweiz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit anerkannt. Das bedeutet, dass die einem EVU von der Aufsichtsbehörde eines EU-Mitgliedsstaates erteilte EU-Lizenz in der Schweiz als gültige Netzzugangsbewilligung anerkannt wird.

3.3

Die unter Ziff. 2.1 genannten deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet zählen - mit Ausnahme der Strecke 4425 (Teil der Strecke Basel SBB RB - Basel Bad Bf – Basel Bad Rbf – Basel-Kleinhüningen Hafen = Strecke des Schweizer Binnenverkehrs) - zu den grenznahen Strecken in der Schweiz. Für diese Strecken bestehen hinsichtlich Erteilung bzw. Gültigkeit einer SiBe

Erleichterungen gem. dem Anhang 1 zu der unter Ziff. 3.1 genannten BAV-Richtlinie. Dort sind u.a. die grenznahen Strecken in der Schweiz definiert; ferner werden dort die für eine SiBe erforderlichen Unterlagen genannt sowie das Procedere der SiBe-Gesuchsstellung beschrieben.

Die vorgenannte BAV-Richtlinie und der Anhang 1 hierzu veröffentlicht das BAV unter

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien/richtlinienbahn/erlangen-von-netzzugangsbewilligung-und-sicherheitsbescheinigung.html>

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/fachinformationen/netzbetrieb-und-netzbenutzung/sicherheitsbescheinigung-fuer-grenznahe-strecken.html>

3.4

Eine Netzzugangsvereinbarung ist von jedem EVU vor Betriebsaufnahme mit der ISB BEV und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, abzuschliessen. Derzeitiger Ansprechpartner hierfür ist Herr Wolfgang Schreiber, Tel +41 (0) 61/690 13 52; e-Mail: wolfgang.wo.schreiber@deutschebahn.com

In der Netzzugangsvereinbarung sind jeweils deren weitere integrierenden Bestandteile verzeichnet, welche die Grundlage für die Nutzung des Netzzugangs zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet bilden. Bzgl. Geltungsdauer und Kündigung der Netzzugangsvereinbarung siehe Ziffer 18.

Hinweis: Eine Netzzugangsvereinbarung kann parallel zum Verfahren zur Erteilung einer SiBe mit Gültigkeit für die zu befahrenden Strecken in der Schweiz beantragt und abgeschlossen werden; das Vorliegen einer Netzzugangsvereinbarung ist also keine zwingende Voraussetzung für die Erteilung einer SiBe.

3.5

Das EVU informiert die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, unverzüglich über jedes Ereignis, welches Einfluss auf die Gültigkeit der unter Ziffer 3.1 genannten netzzugangsrelevanten Dokumente haben könnte. Die ISB kann verlangen, dass das EVU das Vorliegen der Voraussetzungen zum Netzzugang durch Vorlage der Kopien einer gültigen Netzzugangsbewilligung/EU-Lizenz und einer gültigen SiBe nachweist.

3.6

Für die Nutzung des Lagerbahnhofs Basel, Hochbergerstrasse 50, einschliesslich der dortigen Freiverladegleise sind die entsprechenden Nutzungsbestimmungen zu beachten. Für die Nutzung der Freiverladegleise der Bahnhöfe Wilchingen-Hallau, Neunkirch, Beringen Bad Bf und Thayngen im Kanton Schaffhausen gelten separate Nutzungsbestimmungen, welche in der „Übersicht der öffentlichen Ladestellen für den Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ enthalten sind. Beide Dokumente sind als pdf-Dateien unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

4 Fahrzeuge

Das EVU setzt nur Fahrzeuge ein, die über eine für die zu befahrenden Strecken gültige Betriebsbewilligung bzw. Zulassung verfügen. Das EVU hat vor dem Einsatz eines Fahrzeugs zu prüfen, ob es mit der zu befahrenden Streckeninfrastruktur kompatibel ist. Dies erfolgt anhand der Angaben der ISB im Schweizer Infrastrukturregister des BAV (RINF) oder, solange die benötigten Angaben dort noch nicht abrufbar sind, durch eine entsprechende Bestätigung seitens der ISB BEV.

Beim ausschliesslichen Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sowie auf zu den Fahrzeugen kompatiblen Gleisen im Gemeinschaftsbahnhof Schaffhausen anerkennt das BAV Abnahmen bzw. Inbetriebnahmegenehmigungen des EBA oder der ERA und stellt keine eigenen Betriebsbewilligungen aus. Massgebende Bestimmungen der EBV und

deren Ausführungsbestimmungen (AB-EBV, SR 742.141.11), welche über die Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Infrastruktur hinausgehen, sowie Bestimmungen anderer schweizerischer Gesetze und Verordnungen sind unabhängig von der grundsätzlichen Anerkennung der deutschen Fahrzeugzulassung einzuhalten.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere beim Einsatz von dieselbetriebenen Fahrzeugen die Vorgaben der AB-EBV (AB 4 zu Art. 4, Ziff. 6) hinsichtlich der Begrenzung der Abgasemissionen zu erfüllen. Sie AB-EBV sind abrufbar unter folgendem Link:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/ab-ebv.html>

Das EVU ist dafür verantwortlich, dass sich die Fahrzeuge in einem einwandfreien Unterhalts- und Betriebszustand befinden.

Dies gilt auch für historische Fahrzeuge, die den dafür vom BAV erlassenen Richtlinien entsprechen müssen.

Die BAV-Richtlinie „Zulassung Eisenbahnfahrzeuge“ ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien.html>

Künftig wird die vorhandene infrastrukturseitige Streckenausrüstung der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet im RINF dargestellt. Bis zu dessen vollständiger Befüllung mit den Infrastrukturdaten sind die wichtigsten Infrastrukturparameter der vorgenannten Strecken in der Übersichtskarte der Streckenmodule im grenznahen Raum Schweiz/Deutschland sowie der DB-Streckenübersicht dargestellt; beide sind unter folgendem Link abrufbar:

http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

Folgende Bestimmungen sind beim Fahrzeugeinsatz besonders zu beachten:

- Zugführende Fahrzeuge (Triebfahrzeuge oder Steuerwagen) benötigen auf allen deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet eine fahrzeugseitige Ausrüstung mit GSM-R Zugfunk sowie mit streckenkompatibler Zugsicherung gemäss den Vorgaben des RINF bzw. der Streckenmodule 31-36 gem. „DB-Übersichtskarte mit Infrastrukturausrüstung Schweiz“, abrufbar unter dem vorgenannten Link.
Betreffend der betrieblichen Nutzung von ETCS L1 LS siehe auch Angaben zu Ziff. 3.1. Ggf. bestehende Nutzungseinschränkungen für ETCS L1 LS sind den Angaben zum Streckenbuch und der jeweils aktuellen Ausgabe der La zu entnehmen.
- Auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gilt die Bezugslinie G2 gemäss der deutschen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) § 22 Absatz 1 Anlage 8.
- Das gesamte Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet ist in Streckenklasse D4 eingestuft.
- Grundsätzlich ist das gesamte Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet (ausgenommen Strecke Basel Bad Bf - Staatsgrenze [- Grenzach] (DB-Strecke 4000/Streckenmodul 33, nicht elektrifiziert) mit Oberleitung gemäss deutscher Bauform für das Befahren mit Fahrzeugen mit Schleifstückbreiten von 1'950 mm (Regelbauform DB) ausgerüstet.

Diejenigen Bahnhöfe bzw. Streckenabschnitte im Netz der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet und der angrenzenden Grenzbetriebsstrecken in Deutschland, welche auch mit Fahrzeugen mit Schleifstückbreiten von 1'450 mm (Regelbauform SBB) befahrbar sind, können den Modulen 302.5xxx, jeweils Ziff. 6 sowie den Angaben zum Streckenbuch entnommen werden.

- Ab 01.01.2020 gelten die Lärmemissionsgrenzwerte der TSI NOI in der Schweiz mit der Folge, dass Güterwagen mit Graugusssohlen ab diesem Zeitpunkt auf dem Schweizer Normalspurnetz und damit auch auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet nicht mehr zugelassen sind.

- Ab 01.01.2021 müssen sich elektrische Triebfahrzeuge mit Umrichtern im 16,7 Hz-Netz oberhalb 87 Hz passiv verhalten (AB-EB AB 47.1, Ziff. 4.1)
- Ab 01.01.2024 müssen die im Reisezugverkehr eingesetzten Fahrzeuge grundsätzlich den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, - SR 151.3) und den darauf basierenden Verordnungen bzw. Richtlinien entsprechen, d.h. namentlich den niveaugleichen, d.h. autonomen Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Personen im Rollstuhl oder mit Rollator ermöglichen. Der autonome Einstieg gilt als gewährleistet, wenn der Wertepaar-Bereich gem. Ziffer 2.3 der TSI PRM (maximale Abstände zwischen der Perronkante und der Aussenkante der Spaltminimierung des Fahrzeugs) an Bahnsteigen mit 55 cm Höhe über SOK eingehalten wird. Ausnahmen kann das BAV im Rahmen einer Interessensabwägung gem. Art. 11 Abs. 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) genehmigen. Für Züge des Fernverkehrs gelten besondere Bestimmungen, welche unter nachfolgenden Link abrufbar sind:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/rechtliches/rechtsgrundlagen-vorschriften/richtlinien/richtlinien-bahn/mindestanteil-autonom-benutzbarer-zuege-des-fernverkehrs.html>

- Einhaltung zollrechtlicher Bestimmungen bei der Ein-/Ausfuhr von Fahrzeugen

5 Personal

5.1

Das EVU ist verantwortlich dafür, dass das eingesetzte Personal den Anforderungen der EBV genügt und darüber hinaus keinen Anlass bietet, der die schweizerischen Behörden und Amtsträger zur Zurückweisung vom Territorium der Eidgenossenschaft berechtigen kann.

Das EVU ist weiterhin verantwortlich für die Einhaltung der einschlägigen Schweizer Gesetze und Verordnungen, insbesondere mit Bezug auf Arbeitszeit und -pausen sowie Entlohnung.

5.2

Das EVU sorgt dafür, dass sich das Personal in der deutschen Sprache unter normalen wie ausserordentlichen Betriebsbedingungen ausreichend verständigen kann.

5.3

Das EVU sorgt dafür, dass das Personal über die erforderlichen Strecken- und Bahnhofskennnisse verfügt.

Grundsätzlich benötigen die eingesetzten Personale der EVU für das Befahren der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet Ausbildungen und Prüfungen gemäss deutschem Regelwerk.

Triebfahrzeugführer (Tf) deutscher EVU benötigen für das ausschliessliche Befahren der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet einen europäischen Eisenbahnfahrzeugführerschein und eine entsprechend ausgestellte Zusatzbescheinigung gem. der deutschen Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV). Das Befahren der Streckenabschnitte Beringen Bad Bf - Schaffhausen (Strecke 4000/Modul 35) oder Schaffhausen - Thayngen (Strecke 4000/Modul 31) setzt ausserdem eine entsprechende Zusatzausbildung und Prüfung mit Dokumentation («Schaffhausen») in der Zusatzbescheinigung voraus.

Tf Schweizer EVU mit Führerausweis und Bescheinigung gem. VTE Art. 8 bzw. 9 benötigen für das Befahren der deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet Ausbildungen und Prüfungen im deutschen Regelwerk mit entsprechender Dokumentation in der Bescheinigung gem. den Vorgaben im Anhang 6 der VTE. Die wechselseitige Anerkennung ausgestellter Fahrerlaubnisse und Zusatzbescheinigungen ergibt sich aus dem Beschluss Nr. 2/2016 des gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 10.06.2016.

Ferner benötigen Rangierbegleiter bzw. Arbeitszugführer, welche im Bereich des Gemeinschaftsbahnhofs Schaffhausen rangieren sollen, hierfür ebenfalls eine Ausbildung und Prüfung gemäß den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).

5.4

Die Ausbildung des Personals ist Sache des EVU.

Auf Anfrage der ISB ist ein EVU verpflichtet, dem Personal anderer EVU gegen eine Aufwandsentschädigung Streckenkenntnisse zu vermitteln.

6 Leistungen der ISB

6.1

Die Leistungen der ISB auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gliedern sich nach den Bestimmungen der NZV in

- Grundleistungen (Basispreis, Deckungsbeitrag und Energiepreis)
- Zusatzleistungen und
- Serviceleistungen.

Die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, geben jährlich einen Leistungskatalog mit den offiziellen Preisen sowie entsprechenden Ausführungsbestimmungen heraus, der bei der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, bezogen oder über das Internet unter

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

abgerufen werden kann. Der Leistungskatalog in seiner jeweils aktuellen Fassung ist integrierender Bestandteil der Netzzugangsvereinbarung.

6.2

Das Trassenmanagement auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet wird durch die DB Netz AG wahrgenommen. Grundlage bildet die DB-Ril 402 „Trassenmanagement“ als netzzugangsrelevantes Regelwerk, sofern die NZV keine anderweitigen Bestimmungen vorsieht.

Bei Trassenanmeldungen im Personen- und Güterverkehr ist zusätzlich das Dokument „Beiblatt zur Trassenanmeldung“ einzureichen.

Dort hat das bestellende EVU zu erklären, ob es selbst oder ein kooperierendes EVU die EVU-Verantwortung auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet wahrnimmt. Diese Erklärung kann für einzelne Fahrten oder pauschal für ein gesamtes Fahrplanjahr abgegeben werden. Bei der Abgabe einer Pauschalerklärung ist der eindeutige Bezug zu einer Kundennummer der DB Netz AG vorzunehmen; d.h. die betreffende Pauschalerklärung gilt nur für Trassenanmeldungen der genannten Kundennummer. Sofern ein EVU über mehrere Kundennummern verfügt, kann es je Kundennummer eine individuelle Pauschalerklärung abgeben, um z.B. die Kooperation mit unterschiedlichen Partner-EVU abbilden zu können. Bei Abgabe einer Pauschalerklärung ist eine schriftliche Bestätigung des zum in der Schweiz verantwortlich erklärten EVU einzureichen.

Voraussetzung für die Erklärung zum verantwortlichen EVU ist dessen Berechtigung zum Netzzugang zu den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet gemäss den Vorgaben in Ziff. 3.1 ff. Die an einer solchen Kooperation beteiligten EVU haben sich vorgängig entsprechend zu verständigen und untereinander die erforderlichen vertraglichen Regelungen zur Erklärung des in der Schweiz verantwortlichen EVU herbeizuführen. Die ISB BEV ist berechtigt, im Bedarfsfalle hierüber einen entsprechenden Nachweis einzufordern.

Das Beiblatt wird als bearbeitbares pdf-Dokument unter folgendem Link zur Verfügung gestellt:

https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/strecken_in_der_schweiz.html

7 Entgelt

7.1

Das Entgelt richtet sich nach den veröffentlichten Preisen der Grund- und Zusatzleistungen sowie der ggf. offerierten Serviceleistungen gemäss den Angaben des Leistungskatalogs (siehe Ziff. 6.1) in der jeweils aktuellen Fassung.

7.2

Die Rechnungsstellung durch die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, erfolgt monatlich in Schweizerfranken (CHF). Ein EVU kann jedoch vereinbaren, dass die Rechnungsstellung in Euro erfolgt. Die Umrechnung erfolgt dann mit dem jeweiligen Monatsmittelkurs des Leistungsmonats, der von der Schweizerischen Nationalbank veröffentlicht wird. Fällige Zahlungen leistet das EVU innerhalb 30 Tagen ab Rechnungsdatum. Beanstandungen der Rechnungen müssen spätestens 45 Tage nach Rechnungsstellung bei der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, eintreffen.

7.3

Für regelmässig wiederkehrende Leistungen (insbesondere Zusatzleistungen) können periodische Abschlagszahlungen und/oder Pauschalansätze vereinbart werden.

7.4

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, kann von dem EVU eine angemessene Sicherheitsleistung für das Entgelt verlangen.

7.5

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, ist gegenüber dem EVU berechtigt, aber nicht verpflichtet, Zahlungen oder Sicherheitsleistungen in anderer Valuta anzunehmen. Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, kann für die dadurch entstehenden Umtriebe und/oder allfälligen Wechselkursdifferenzen einen pauschalen Schadensersatz in Höhe von 2 % des jeweils fälligen Rechnungsbetrages, mindestens aber 20.- CHF, beanspruchen; der Nachweis, dass im Einzelfall ein Schaden nicht oder in anderer Höhe entstanden ist, bleibt unbenommen.

7.6

Bei nicht rechtzeitigem oder unvollständigem Ausgleich einer fälligen Rechnung gelten die Bestimmungen des Obligationenrechts (SR 220), Erste Abteilung, Zweiter Titel, Zweiter Abschnitt, mit der Massgabe, dass die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, für die durch jede Mahnung entstehenden Umtriebe einen pauschalen Schadensersatz in Höhe von 15.- CHF beanspruchen kann. Der Nachweis, dass im Einzelfall ein Schaden nicht oder in anderer Höhe entstanden ist, bleibt unbenommen.

8 Verrechnung

Das EVU kann nur verrechnen oder aufrechnen, wenn die Gegenforderung unbestritten und von der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, schriftlich anerkannt worden ist oder wenn eine rechtskräftige Gerichtsentscheidung ergangen ist.

9 Rechtsgeschäftliche Übertragung an Dritte

9.1

Das EVU kann im Rahmen der Infrastruktur-Benützung Subunternehmer zur Erbringung von Teilleistungen oder zur Benützung einer Trasse beiziehen. Es ist verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen der Netzzugangsvereinbarung und deren Bestandteile durch die Subunternehmer, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen betreffend Fahrzeuge und Personal. Die ISB BEV kann verlangen, dass ihr der Vertrag mit dem Subunternehmer zur Kenntnis vorgelegt wird. Die Netzzugangsvereinbarung bleibt unberührt. Das EVU ist weiterhin im Rahmen der erteilten SiBe gegenüber der ISB

und der Aufsichtsbehörde verantwortlich, auch für die durch ein Subunternehmen ggf. eingesetzten Fahrzeuge und Personale.

9.2

Sofern die Benützung einer Trasse durch das EVU an einen Dritten abgetreten, verpfändet oder sonst durch Rechtsgeschäfte ganz oder teilweise übertragen werden soll, ist die vorherige schriftliche Zustimmung der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, erforderlich.

10 Infrastrukturqualität

10.1

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, stellt sicher, dass der Standard der Infrastruktur unter normalen Betriebsbedingungen für die in der Netzzugangsvereinbarung vorgesehenen Leistungen genügt. Im Falle ausserordentlicher Vorkommnisse verpflichtet sie sich, alle zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um den normalen Betriebszustand alsbald wiederherzustellen.

10.2

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, behält sich vor, die Qualität der Infrastruktur zu verbessern bzw. im Zusammenhang mit Bau- und Unterhaltsarbeiten den technischen Zustand vorübergehend zu ändern.

10.3

Die Abwicklung von Streckensperrungen im Bereich der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet erfolgt gemäss dem Regelwerk und den in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Geschäftsprozessen der DB Netz AG. Die Regeln des Art. 11b der NZV (Streckensperrungen bei Bauarbeiten) finden jedoch bei Baustellen im Bereich der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet Anwendung.

11 Kontrollrechte

11.1

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, kann jederzeit überprüfen, ob das EVU, allfällige Subunternehmer und das Personal alle gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen für die Benützung der Infrastruktur erfüllen. Eine Ankündigung von Sicherheitskontrollen erfolgt oder unterbleibt nach pflichtgemäßem Ermessen der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz.

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, führt diese Sicherheitskontrollen nach pflichtgemäßem Ermessen auf deutschem oder Schweizer Territorium durch, insbesondere in den Gruppen A, B oder C des Bahnhofs Basel Bad Rbf oder in den Bahnhöfen Weil am Rhein, Grenzach, Rheinfelden (Baden), Thayngen, Singen (Htw) bzw. Konstanz. Sie kann sich dabei der Dienste Dritter bedienen.

11.2

Festgestellte Mängel werden dem betroffenen EVU schriftlich mitgeteilt, sowie das BAV darüber informiert.

11.3

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, ist berechtigt, zu Kontrollzwecken und zur Überprüfung der Streckenanlagen Personal kostenlos auf den Fahrzeugen an der Zugspitze im Führerstand mitfahren zu lassen.

12 Weisungen

Die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, kann dem EVU, allfälligen Subunternehmern und unmittelbar dem Personal alle für die Sicherheit (insbesondere Betriebssicherheit und Personalsicherheit) erforderlichen Weisungen erteilen. Gleiches gilt, soweit Belange des Zoll-, Grenz- oder Sanitätsdienstes behördlicherseits gegenüber der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, geltend gemacht werden.

13 Betriebsstörungen und Unregelmässigkeiten, Notfallmanagement

13.1

Die Partner der Netzzugangsvereinbarung melden sich gegenseitig unverzüglich jede Betriebsstörung und Unregelmässigkeit, die den Betriebsablauf beeinflussen. Das Störungs-/Notfallmanagement wird über die in der Netzzugangsvereinbarung bezeichneten Stellen durchgeführt. Die Entscheidungsbe-fugnis liegt im Störfall bei der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz.

Jedes EVU ist im Rahmen seines Netzzugangs verpflichtet, auf Anfrage der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, und bei Zumutbarkeit bei der Bewältigung von Zwischenfällen im Bahnbetrieb Hilfeleistungen durch die Bereitstellung von Personal und/oder Material zu leisten.

Bzgl. Zusammenarbeit im Störungs-/Notfallmanagement zwischen EVU und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, gelten die einschlägigen Regeln der DB-Richtlinien 408 und 423.1xxx bzw. 423.8xxx einschl. der Zusätze 423.1xxxZ99/423.8xxxZ99 (Bezugsquellen siehe Ziff. 1.4.1 und 1.4.3).

13.2

Die Rechte und Pflichten nach der „Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen“ vom 17. Dezember 2014 (VSZV - SR 742.161) bleiben unberührt.

13.3

Die Ausübung der Rechte aus dem „Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmungen im öffentlichen Verkehr“ vom 18. Juni 2010 (BGST - SR 745.2) erfolgt ggf. durch die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, soweit es sich nicht um Widerhandlungen Dritter innerhalb fahrender Züge handelt.

14 Haftung

14.1 Haftung des EVU gegenüber Reisenden und Dritten

14.1.1

Der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens EVU ist im Sinne des vierten Kapitels, 13. Abschnitt EBG (Artikel 40b ff.) haftpflichtig für Schäden Reisender oder Dritter nach Massgabe der jeweils anzuwendenden gesetzlichen schweizerischen oder internationalen Haftungsbestimmungen.

14.1.2

Der Rückgriffsanspruch des EVU gegen die ISB BEV oder die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, im Falle des Artikels 40d Absatz 2 EBG bleibt unberührt.

14.1.3

Das EVU verzichtet im Verhältnis zu den Geschädigten darauf, sich auf Artikel 26 Paragraph 2 Buchst. c) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbe-förderung von Personen und Gepäck (CIV) – Anhang A zu dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (SR 0.742.403.1) – zu berufen, indem sie das Verhalten der ISB BEV und der beauftragten DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, sowie für den Bereich des Gemeinschaftsbahnhofs Schaffhausen dasjenige der Schweizerischen Bundesbahnen AG, Division Infrastruktur, demjenigen eines Dritten gleichsetzt.

14.2 Haftung zwischen den Parteien der Netzzugangsvereinbarung

14.2.1

Das EVU haftet nur für Personen- und Sachschäden, die der ISB BEV und der beauftragten DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, oder deren Hilfspersonen durch das EVU, durch von ihm verwendete Fahrzeuge, durch von ihm beförderte Personen oder durch von ihm beförderte Güter bei der Nutzung verursacht werden.

14.2.1.1

Das EVU ist von der Haftung befreit

a) bei Personenschäden

- wenn das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebs liegende Umstände verursacht wurde und das EVU diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;
- soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten, der ISB BEV oder der beauftragten DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zurückzuführen ist;
- wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und das EVU dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.

b) bei Sachschäden

- wenn der Schaden durch ein Verschulden der ISB BEV oder der beauftragten DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, durch eine nicht vom EVU verschuldete Anweisung der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, oder durch Umstände verursacht worden ist, welche das EVU trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.
- wenn der Schaden durch ein Verschulden eines Dritten verursacht worden ist. Keine Haftungsbe-freiung besteht bei Schäden, welche durch einen Mangel an den Fahrzeugen oder an den beför- derten Gütern entstanden ist.

14.2.2

Die ISB BEV oder die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, haftet nur für

- Personenschäden
- Sachschäden
- Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass das EVU Entschädigungen gemäss internati- onalem Transportrecht zu leisten hat,

die dem EVU oder seinen Hilfspersonen durch den Betrieb der Infrastruktur bei der Nutzung verur- sacht werden.

14.2.2.1

Die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, sind von der Haftung befreit

a) bei Personenschäden und Vermögensschäden für Entschädigungen gemäss nationalem oder inter- nationalem Personentransportrecht

- wenn das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebs liegende Umstände verursacht wurde, welche die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte;
- soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten oder des EVU zurückzu- führen ist;
- wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

b) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden für Entschädigungen gemäss nationalem oder internationalem Gütertransportrecht

- wenn der Schaden durch Dritte, durch ein Verschulden des EVU, durch eine nicht von der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, verschuldete Anweisung des EVU oder durch Umstände ver- ursacht worden ist, welche die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, trotz Anwendung der nach

Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

14.2.3 Zusammenwirken mehrerer Ursachen

14.2.3.1

Haben Ursachen, die von der ISB BEV oder der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz zu vertreten sind, und Ursachen, die vom EVU zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jeder Partner nur in dem Umfang, in dem der von ihm gemäss Ziffer 14.2.1 bzw. 14.2.2 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 jeder Partner den Schaden, den er erlitten hat, selbst.

14.2.3.2

Diese Regelung gilt sinngemäss, wenn Ursachen, die von der ISB BEV oder der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zu vertreten sind, mit Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren EVU, die dieselbe Infrastruktur benutzen, zu vertreten sind.

14.2.3.3

Bei Schäden gemäss Ziffer 14.2.1 gilt die Regelung nach Ziffer 14.2.3.1 erster Satz sinngemäss, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren EVU zu vertreten sind, die dieselbe Infrastruktur benutzen. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die EVU gegenüber der ISB BEV oder der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zu gleichen Teilen.

14.3

Kann nicht festgestellt werden, durch welche Partei ein Schaden entstanden ist, haften das EVU und die ISB BEV oder die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die Strecken oder Anlagen mitbenutzen, wird der Schaden im gleichen Verhältnis aufgeteilt, es sei denn, eine Partei kann nachweisen, dass sie den Schaden nicht verursacht hat.

14.4

Der Schadenersatz wird nach dem Wert im Zeitpunkt der Beschädigung oder der Zerstörung berechnet. Weitergehende Entschädigungen sind ausgeschlossen.

14.5

Eine Haftung der ISB BEV oder der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, für Vandalismusschäden an Fahrzeugen ist ausgeschlossen, soweit dies gesetzlich zulässig ist.

14.6

Sind die ISB BEV oder die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU, auch unverschuldet, verursacht worden sind, trägt das EVU die Kosten der Leistungen der ISB BEV und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, sowie die angefallenen Kosten für Einsätze der Feuerwehren und vergleichbarer Hilfeleistungs-Institutionen nach Massgabe der gültigen kantonalen und eidgenössenschaftlichen Vorschriften. Das gilt sinngemäss, wenn französische oder deutsche Hilfeleistungs-Institutionen tätig geworden sind.

14.7

Handlungen und Unterlassungen allfälliger Subunternehmer stehen Handlungen und Unterlassungen des EVU gleich.

14.8

Jegliche Haftung des ISB BEV als Grundstückseigentümer gegenüber dem EVU ist ausgeschlossen, soweit dies gesetzlich zulässig ist.

14.9

Haftungsansprüche bzw. Regressforderungen sind organisatorisch über den Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet in Schriftform geltend zu machen; vgl. hierzu auch Ziffer 19.4, erster Unterabsatz.

15 Information

Im Güterverkehr hat jedes EVU, welches die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet benützt, jährlich jeweils zum 28. Februar des Folgejahres eine Sammelmeldung über die durchgeführten Gefahrguttransporte zu übermitteln.

Die Meldung bezieht sich auf die im jeweils zurückliegenden Kalenderjahr beförderten Gefahrgut-Nettotonnen im Wagenladungsverkehr sowie im kombinierten Verkehr.

Die Meldung muss streckenbezogen nach den einzelnen RID-Gefahrgutklassen aufgeschlüsselt sein.

Die Meldung soll grundsätzlich in elektronischer Form auf dem von der ISB BEV/DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, zur Verfügung gestellten Meldevordruck übermittelt werden; eine andere Übermittlungsart kann mit dem jeweiligen EVU vereinbart werden. Die gemeldeten Angaben werden von der ISB BEV und der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, ausschliesslich dafür verwendet, um die dem ISB BEV obliegenden Verpflichtungen nach Störfallverordnung (StFV - SR 814.012) und Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV - SR 741.622) gegenüber der Aufsichtsbehörde zu erfüllen.

16 Vertraulichkeit und Datenverarbeitung

16.1

Die Partner behandeln alle Informationen, die weder offenkundig noch allgemein zugänglich sind, vertraulich und verwenden diese nur für betriebliche und versicherungstechnische Bedürfnisse.

16.2

Diese Pflicht besteht schon vorvertraglich und dauert auch nach Beendigung der Geschäftsbeziehungen der Partner fort. Unberührt bleiben gesetzliche Informationspflichten.

16.3

Die zur Durchführung dieses Vertragsverhältnisses anfallenden Daten werden von den Vertragspartnern mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung (EDV) gespeichert und im Rahmen der vertraglichen Zweckbestimmung verarbeitet. Die ISB BEV, die DB AG und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, sind berechtigt, sich hierfür der Geschäftsbesorgung durch einen in Deutschland Ansässigen unter Beachtung deutscher Datenschutzbestimmungen zu bedienen; dies gilt analog für EVU mit deutschem Sitz.

Ebenso dürfen wechselseitig im erforderlichen Umfang Daten an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen übermittelt werden.

17 Ergänzungen zur Netzzugangsvereinbarung

Ergänzungen und Änderungen zur Netzzugangsvereinbarung mit allen ihren Bestandteilen sind nur gültig, wenn sie schriftlich vereinbart worden sind. Die Übermittlung per Fax ist zulässig.

18 Geltungsdauer der Netzzugangsvereinbarung und Kündigung

18.1

Die Netzzugangsvereinbarung wird in der Regel unbefristet abgeschlossen. Sie kann von den Parteien mit einer Kündigungsfrist von sechs Monaten jeweils auf das Ende der Fahrplanperiode gekündigt werden.

18.2

Die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, können die Netzzugangsvereinbarung jederzeit fristlos kündigen, wenn das EVU nicht mehr über die Bewilligung zur Benützung der Infrastruktur oder die Sicherheitsbescheinigung verfügt. Erbringt das EVU konzessionierungspflichtige Personenbeförderungsleistungen und wird diese behördlicherseits vorzeitig entzogen oder widerrufen, so sind die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, ebenfalls zur fristlosen Kündigung der Netzzugangsvereinbarung berechtigt.

18.3

Jede Partei kann die Netzzugangsvereinbarung jederzeit fristlos kündigen, wenn die andere Partei trotz schriftlicher Abmahnung in schwerwiegender Weise gesetzliche oder vertragliche Pflichten verletzt; hierzu zählt auch die nicht fristgemässe Begleichung der Trassenrechnungen/sonstiger Entgeltrechnungen.

19 Anwendbares Recht; Streiterledigung

19.1

Anwendbar ist ausschliesslich das schweizerische Recht.

19.2

Alle Streitigkeiten zwischen der ISB BEV, der DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, und dem EVU, welche unter die Aufzählung des Art. 40ter1 EBV fallen, werden von der RailCom gemäss Artikel 40a¹ ff. EBG entschieden.

19.3

Über die übrigen Streitigkeiten entscheidet die ordentliche Gerichtsbarkeit am ausschliesslichen Gerichtsstand Basel-Stadt.

19.4

Für die mit der Netzzugangsvereinbarung zusammenhängenden Rechtsgeschäfte (Abschluss und Kündigung; allfällige Streitverfahren) werden – gemäss der Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet – die ISB BEV und die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, durch den „Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ (Schwarzwaldallee 200, CH-4058 Basel) vertreten.

Das operative Handling, insbesondere Trassenmanagement und Rechnungsstellung, erfolgt durch die DB Netz AG, GE Infrastruktur Schweiz, in eigenem Namen.

19.5

Sollte eine Bestimmung dieser „Allgemeinen Bedingungen“ oder der Netzzugangsvereinbarung und ihrer integrierenden Bestandteile nichtig oder unwirksam sein oder werden, so wird der übrige Teil der Vereinbarung davon nicht berührt. Im Falle der Nichtigkeit oder Unwirksamkeit einer Klausel ist diese durch eine solche wirksame zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen Bestimmung gemäss der ursprünglichen Absicht der Parteien am nächsten kommt.