

KVG

Schiennetz-Benutzungsbedingungen der

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (KVG)

(im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

Stand: 1. März 2006

Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Inhalt

0 Vorbemerkung

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung

2.2 Haftpflichtversicherung

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.5 Sicherheitsleistung

3 Benutzung der Straßenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

3.2 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.4 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

3.5 Rahmenverträge

3.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

4.3 Umsatzsteuer

4.4 Zahlungsweise

4.5 Aufrechnungsbefugnis

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

5.5 Mitfahrt im Führerraum

5.6 Veränderungen betreffend die Straßenbahninfrastruktur

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.2 Mitverschulden

6.3 Haftung der Mitarbeiter

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

7.3 Bodenkontaminationen

7.4 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

8 Gegenseitigkeit

0. Vorbemerkung

Die Schiennetznutzungsbedingungen der KVG als Infrastrukturbetreiber für ein Straßenbahnnetz folgen so weit als möglich dem Muster für Schiennetzbenutzungsbedingungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Im Folgenden wird der Unternehmer der Straßenbahnverkehrsleistungen nach PBefG und BOStrab erbringt als VU (analog EVU) bezeichnet, die § 14 Abs. 6 AEG entsprechende Vereinbarung wird als Infrastrukturvereinbarung bezeichnet.

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die SNB-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - die diskriminierungsfreie Benutzung der Straßenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen und
 - die Bereitstellung der Straßenbahninfrastrukturen zur Nutzung.
- 1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Straßenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten VU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und VU gelten sinngemäß auch für Halter von Straßenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Straßenbahnbetrieb teilnehmen, ohne VU zu sein.
- 1.5 Mangels unmittelbarer Zuständigkeit der Bundesnetzagentur bei der Überwachung verpflichtet sich der Betreiber der Schienenwege, bei Streitigkeiten hinsichtlich
 1. der Erstellung des Netzfahrplans

2. sonstiger Entscheidungen über die Zuweisung von Trassen
3. des Zugangs zu Serviceeinrichtungen
4. der Benutzungsbedingungen, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen,
der Einschaltung eines Gutachters zuzustimmen, der von beiden Seiten einvernehmlich zu bestellen ist. Einigen sich die Parteien nicht, werden sie sich vorrangig um ein Gutachten der Bundesnetzagentur bemühen. Lehnt diese die Erstellung des Gutachtens ab, entscheidet ein von beiden Seiten einvernehmlich zu bestellender fachkundiger Gutachter. Einigen sich die Parteien nicht über die Person des Gutachters, so wird der Präsident/die Präsidentin des Verwaltungsgerichtshofs Kassel um Benennung eines Gutachters gebeten. Lehnt dieser/diese die Benennung eines Gutachters ab, so soll die Schlichtungsstelle der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main den Gutachter benennen. Dem Gutachter sind auf Verlangen sämtliche kalkulationserheblichen und sonst zur Prüfung erforderlichen internen Unterlagen zu übergeben. Der Gutachter ist insoweit der die Unterlagen übergebenden Partei zur Verschwiegenheit gegenüber den anderen Beteiligten verpflichtet. Der Gutachter legt seiner Prüfung die für vernetzte und nicht für die Durchführung von Stadt- oder Vorortverkehr bestimmten Schienennetze jeweils geltenden Anforderungen des europäischen und deutschen Eisenbahnrechts entsprechend zugrunde, soweit die Anwendung der eisenbahnrechtlichen Regelungen nicht gegen die für Straßenbahnen geltenden Vorschriften verstößt oder die Anwendung dieser Vorschriften ausnahmsweise mit den Besonderheiten des Straßenbahnverkehrs nicht vereinbar ist.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung und Sicherheitsbescheinigung

2.1.1 Bei Abschluss einer Infrastrukturvereinbarung (analog § 14 Abs. 6 AEG) weist das VU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass zu erwarten ist, dass das VU eine Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG erhalten wird. Dies wird vermutet, wenn das VU andernorts eine Genehmigung zum Erbringen von Straßenbahnverkehrsleistungen nach dem PBefG besitzt oder es im Besitz einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Straßenbahnverkehrsleistungen ist.

2.1.2 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.3 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt das VU dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Infrastrukturvereinbarung weist das VU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

2.3.1 Das vom VU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der BOStrab erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

- 2.3.2 Wer ein Straßenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des VU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann hierfür ein von allen VU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen.
- 2.3.4 Der Betriebsleiter BOStraB des Betreibers der Schienenwege nimmt die Rechte und Pflichten nach PBefG und §§ 7-14 BOStraB wahr.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der BOStraB entsprechen und von der zuständigen Behörde (Technische Aufsichtsbehörde nach BOStraB) abgenommen sein.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Das VU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege nach.

2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Straßenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen:
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,

- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.

2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorklage) oder durch eine Erklärung der für die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen zuständigen Stelle erbracht werden für die vollständige Zahlung der Nutzungsentgelte einzustehen.

2.5.5 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Benutzung der Straßenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Benutzung der Straßenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

3.1.2 Für die Benutzung der Straßenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften des Betreibers der Schienenwege. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Fahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt der Betreiber der Schienenwege dem VU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege sind.

3.1.3 Die konkrete Benutzung der Straßenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem VU übergeben worden sind.

3.2 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.2.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens elf und müssen spätestens acht Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans gestellt werden.

3.2.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens zwei Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

3.2.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.2.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit der Bekanntgabe des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

3.2.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.2.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

3.2.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Infrastrukturvereinbarung ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.2.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.3.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt

- a) bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer Frist von vier Wochen,
- b) bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Infrastrukturvereinbarung ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.3.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.3.2 Satz 1 Buchstabe b kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind:

- a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern,
- b) Probefahrten (Versuchszüge),

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

3.3.4 Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.3.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.3.5 Das Angebot zum Abschluss einer Infrastrukturvereinbarung im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Abweichend davon kann das Angebot bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

3.4 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

3.5 Rahmenverträge

3.5.1 Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages können spätestens 12 Monate vor Aufnahme des geplanten Betriebs gestellt werden.

3.5.2 Im Übrigen können Anträge auf Abschluss eines Rahmenvertrages gestellt werden.

3.6 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, kann der Betreiber der Schienenwege mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Der Betreiber der Schienenwege soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Der Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

4.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege.

4.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Straßenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen. Dies gilt nicht, soweit die fragliche Trasse anderweitig vermarktet werden konnte.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber der Schienenwege.

4.3 Umsatzsteuer

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

4.4 Zahlungsweise

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

4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Straßenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Straßenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen. Die benannten Personen müssen die Befähigung zum Betriebsleiter nach § 8 BOStrab haben. Die Befugnisse des Betriebsleiters BOStrab des Betreibers der Schienenwege bleiben unberührt.

5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

- a) den Zustand der benutzten Straßenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Verkehr des VU beziehen
(z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signalän-

derungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Straßenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

5.2.2 Das VU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

a) Veränderungen des Fahrzeugeinsatzes gegenüber der Trassenanmeldung,

b) Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten während der Benutzung der Straßenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das VU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet das VU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Fahrten.

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

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

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Fahrzeuge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Fahrzeuge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Straßenbahninfrastruktur vorsehen.

- 5.3.5 Das VU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Fahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Fahrzeuge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Fahrzeuge).
- 5.3.6 Der Betreiber der Schienenwege hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schienenwege hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das VU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des VU betreten und dem Personal des VU Weisungen erteilen. Das Personal des VU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1 Der Betreiber der Schienenwege bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Straßenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des VU mitfahren.
- 5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich.

5.6 Veränderungen betreffend die Straßenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, die Straßenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Straßenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Straßenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des VU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des VU haben können, informiert der Betreiber der Schienenwege das VU unverzüglich.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schiennetz- Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

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

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und VU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

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

6.3 Haftung der Mitarbeiter

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

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, welches VU oder welcher Dritte einen Schaden beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere VU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein VU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die VU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei

solchen Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das VU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des VU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom VU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das VU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des VU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt.

Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

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

7.4 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das VU verschuldet verursacht worden sind, trägt das VU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten.

8 Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiger Betreiber der Schienenwege (dritter Betreiber der Schienenwege) Schiennennetz-Benutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Schiennennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) des Betreibers der Schienenwege abweichen, so kann der Betreiber der Schienenwege, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie er selbst tätiger Zugangsberechtigter die Straßenbahninfrastruktur dieses dritten Betreibers der Schienenwege nutzt, dessen Schiennennetz-Benutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Schiennennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

Benutzungsbedingungen für das Schiennetz und die Serviceeinrichtungen

Besonderer Teil (SNB-BT)

Inhalt

1. Allgemeine Informationen

- 1.1 Einleitung
- 1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes
- 1.3 Veröffentlichung und Impressum
- 1.4 Ansprechpartner

2. Infrastrukturbeschreibung

- 2.1 Definition des Netzes
- 2.2 Verkehrliche Einschränkungen
- 2.3 Anforderungen an die Fahrzeuge

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

- 3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz
- 3.2 Notfallmanagement
- 3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren
- 3.4 Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

4. Entgeltgrundsätze

- 4.1 Umfang der Pflichtleistung
- 4.2 Berechnung der Entgelthöhen
- 4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung
- 4.4 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der KVG

5. Anlage

Formulare für Trassenanmeldungen

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schiennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die KVG die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte. Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB. Die SNB der KVG sind unterteilt in einen - Allgemeinen Teil (SNB-AT) - und in einen - Besonderen Teil (SNB-BT). Die SNB-AT entsprechen weitgehend einer Empfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) für Schiennetznutzungsbedingungen im Eisenbahnverkehr und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der KVG und Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen). Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der KVG und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schiennetzes und der Serviceeinrichtungen

Der Zugang zur Nutzung des Schiennetzes und der Nutzung der Serviceeinrichtungen der KVG erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der KVG abschließt.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Internet. Herausgeber der SNB: Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Königstor 3-13, 34117 Kassel.

1.4 Ansprechpartner

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft,
Königstor 3-13

34117 Kassel

Tel.: 0561 / 3089-0

Fax: 0561 / 3089-7822121

E-Mail: info@kvvks.de

Ansprechpartner:

Herr Klaus Reintjes

Tel.: 0561 / 3089130

E-Mail: reintjesk@kvvks.de

Fachbereichsleitung Trassenmanagement / Jahres- und Sonderfahrplan:

s. o.

2. Infrastrukturbeschreibung

2.1 Definition des Netzes

- Spurweite 1.435 mm
- Spurführungstechnische Anforderungen nach KVG-Spurführungsrichtlinie
- Lichtraumprofil für 2,40 m Fahrzeugbreite, Hüllkurve wie 8 ENGTW der KVG (Anlage) und 2,65 m Fahrzeugbreite, Hüllkurve wie RegioTram (Anlage)
- Mindestradius 22 Meter
- Max. Achslast 10,7 t
- Bahnsteighöhe SO / 20 cm / 22 cm
- Bahnsteigabstand zur Gleisachse 123 cm
- Haltestelle Kassel-Hauptbahnhof nur mit Indusi PZB 90; Bahnsteighöhe 25 cm
- Betriebshöfe und Abstellanlagen: Sandershäuser Str. und Wilhelmshöhe
- Elektrifizierung mit 600 V Gleichstrom, Netzurückspeisung zwingend erforderlich; Fahrdrahthöhe über SO min. 4.200 mm, max. 5.500 mm
- Max. Stromentnahme eines Fahrzeugs 1.000 A; bei Doppeltraktion max. 1.600 A

- Weichensteuerung mit IMU 100 (Siemens)
- Signalanlagensteuerung mit Bake / Funk, IRIS-System Siemens
- Stärkste Streckenneigung 8 %
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 50 km/h;
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW Hauptbahnhof, PZB 90
- Kommunikationssystem der Strecke: Betriebsfunk (analog), Frequenz 149-154 Mhz
- Streckenöffnungszeit: grundsätzlich 0-24 h
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
Regionalbahn Kassel GmbH: Kassel Lindenberg und Kassel Mattenberg-Siedlung
- Nahverkehrsspuren: Nutzung durch Busse im Linienverkehr. Die Busse über Einrichtungen zur Signalanlagensteuerung mit Bake / Funk, IRIS-System Siemens sowie Betriebsfunk (analog), Frequenz 149-154 Mhz verfügen

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen liegen in folgenden Fällen vor:

- Begrenzung der maximalen Zahl der Fahrten pro Stunde in der Königsstraße auf 30 Fahrten pro. Stunde
- Ausstattung mit Zugleittechnik PZB 90 für Strecke Scheidemannplatz – Hauptbahnhof und Leipziger Straße - Lindenberg

- Nur Zweirichtungsfahrzeuge auf der Strecke Weserspitze - Wolfsanger
- Beschränkter Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen (Netz siehe Anlage)

2.3 Anforderungen an die Fahrzeuge

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen für das Netz der KVG bei Ausstattung und Technik ausgelegt sein, die elektronischen Bedingungen erfüllen, in die Lichtraumumgrenzungen passen und die spurführungstechnischen Anforderungen erfüllen. Die Fahrzeuge müssen den Bestimmungen der BOStrab entsprechen und von der Technischen Aufsichtsbehörde beim Regierungspräsidenten Darmstadt für das Netz der KVG abgenommen sein.

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der KVG entsprechen. Bei Übergabe der Daten der für den Einsatz geplanten Fahrzeuge überprüft die KVG auf ihre Kosten, ob die Fahrzeuge im Netz einsetzbar bzw. welche Anpassungen erforderlich sind.

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der KVG verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der KVG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

3.2 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen stellt der Zugangsberechtigte der KVG die Indusi-Kassetten bzw. die Indusi-Daten der Fahrtschreiber zur Verfügung, damit die KVG die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren

3.3.1 Angebotsfrist bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr)

In Ergänzung zu Punkt 3.3.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

3.3.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben die bei der Konstruktion von Fahrplänen von Regeltrassen einerseits sowie bei einer kurzfristigen Konstruktion für Sondertrassen andererseits notwendig sind, benötigt der Zugangsberechtigte unterschiedliche Formulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Für die Trassenanmeldung ist das im Anhang aufgeführten Formulare zu verwenden.

3.3.3 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben.

3.3.4 Fahrplananpassungen bei Regel- und Sondertrassen während einer Fahrplanperiode

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, werden Änderungsentgelte erhoben.

3.3.6 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

1. Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten. Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

2. Trassenstudie

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d. h. bei einer 1:1-Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Sonderzüge werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der

Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die KVG selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln. Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

3.4 Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Auf den Strecken des KVG-Netzes wird ein vertakteter Personennahverkehr durchgeführt. Werktags wird in der HVZ und NVZ im ein 15-Minuten-Takt, zu anderen Betriebszeiten ein 30 Minuten-Takt angeboten. Durch Linienüberlagerungen beträgt der Taktabstand in einzelnen Netzabschnitten bis zu 3 Minuten.

Vorrang haben daher vertaktete Personennahverkehre.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Leistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen.
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller im pdf- Format.
- 3) Nutzung der für die Fahrten bereitgestellten Strecken-, Haltestellen-, Überholungs- und Kreuzungsgleise.
- 4) Die Bedienung der für eine Fahrzeugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Fahrzeugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Fahrzeugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Verkehrsleitstelle der KVG.

- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind.
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Fahrt.
- 7) Im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten (< 15 Minuten) vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Fahrzeugs in Wendeanlagen (im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 15 Minuten werden analog der Entgeltliste für Serviceeinrichtungen berechnet).
- 8) Nutzung der Haltestellen (Ausnahme: Hbf.).
- 9) Nutzung der zum Bezug von Fahr- und Betriebsstrom erforderlichen Anlagen.

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis und Gewinn. Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis-, Signal- und Stellwerksanlagen sowie der Anlagen zur Fahrstromversorgung
- Kosten der Fahrdienstleitung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen
- Verwaltungskosten

von diesen Kosten werden abgezogen:

- Zuschüsse Dritter, z. B. nach GVFG oder FAG

4.4 Preisgrundlagen

Es wird ein einheitliches Trassenentgelt für Personenverkehr erhoben. Ein besonderes Entgelt für die Nutzung der Haltestellen samt ihrer Ausstattung wird nur für die Haltestelle Kassel-Hauptbahnhof erhoben.

Zur Ermittlung des fahrzeugabhängigen Multiplikators wird die zulässige Achslast zugrunde gelegt.

Zur Berücksichtigung des Unterhaltungsaufwands unterschiedlicher Streckenabschnitte werden Strecken mit Rillengleis, Strecken mit Rillengleis in Nahverkehrsspuren oder allgemeinen Verkehrsraum und Strecken mit Vignogleis unterschiedlich bepreist.

Zur Berücksichtigung der Nachfrage und des besonderen Aufwandes (bei der Unterhaltung, Erneuerung, bei Unfällen, Umleitungen usw.) wird das Kernnetz (Innenstadtring sowie Strecken Scheidemannplatz-Hauptbahnhof und Stern – Altmarkt) mit einem eigenen Grundpreis berücksichtigt.

Anlagen

Formular für Trassenanmeldungen

Netzdarstellungen

- **Streckennetz mit Kilometrierung**
- **Eingleisige Strecken**
- **Nahverkehrspuren**
- **Streckenkatgorien**

Anforderungen an die Ausstattung von Fahrzeugen

Trassenanmeldung für Straßenbahnleistungen

An: KVG
Abteilung Angebotsplanung
Tel.:
Fax:
E-Mail:

Besteller: _____

Tel.: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift:

Trassenanmeldung

Trassenstudie

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Takt-Verkehr ja nein

Sonder-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Besonderheiten _____

E. Trassenzeiten

Kundenanmeldung							Konstruktionsergebnisse			
Ort	Gleis	Ank.	Halt	Art	Abf.	Vorgaben/Änderungen der Zugcharakteristik	1		2	
							Ank.	Abf.	Ank.	Abf.

F. Weitere Kundenwünsche _____

G. Hinweise aus der Konstruktion _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers