

# **NBS-BT der Ilztalbahn GmbH**

## **Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT**

### **Zu Punkt 1.2 NBS-AT („*Geltungsbereich und -dauer*“)**

./.

### **Zu Punkt 2.1.1 NBS-AT („*Unternehmensgenehmigung*“)**

Der Nachweis kann auch durch eine Erlaubnis nach §7f AEG erbracht werden, sofern keine Sicherheitsbescheinigung vorliegt.

### **Zu Punkt 2.1.2 NBS-AT („*Unternehmensgenehmigung*“)**

Der Nachweis kann auch durch eine Erlaubnis nach §7f AEG erbracht werden, sofern keine Sicherheitsbescheinigung vorliegt.

### **Zu Punkt 2.1.3 NBS-AT („*Übersetzung fremdsprachiger Genehmigungen*“)**

Für Nachweise in englischer Sprache wird auf die Vorlage beglaubigter Übersetzungen verzichtet.

### **Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („*Anforderungen an das Personal*“)**

Es gilt die EBO in ihrer aktuellsten Fassung.

### **Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT („*Ortskenntnis*“)**

Für die Vermittlung von Ortskenntnis wird ein Entgelt gemäß Entgelttabelle erhoben.

### **Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT („*Anforderungen an die Fahrzeuge*“)**

Es gilt die EBO in ihrer aktuellsten Fassung.

### **Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT („Kompatibilität von Fahrzeug und Infrastruktur“)**

Es wird auf Abschnitt 2 dieses Dokumentes verwiesen.

### **Zu Punkt 2.5.2 NBS-AT („Finanzgarantie“)**

./.

### **Zu Punkt 2.5.3 NBS-AT („Finanzgarantie“)**

./.

### **Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Nutzungsvertrag“)**

Es können auch langlaufende Verträge über die Nutzung von Serviceeinrichtungen abgeschlossen werden. Ein nachträglicher Entzug bereits gewährter Zugangsrechte im Rahmen langlaufender Verträge kommt aber im Falle einer Kündigung des Nutzungsvertrages nach Maßgabe des § 43 Abs. 4 ERegG in Betracht. Insbesondere unterliegt das EIU ITB bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 43 Abs. 4 Satz 3 ERegG einer Kündigungspflicht.

Wir bedingen uns bei Abschluss langlaufender Nutzungsverträge daher aus, gegenüber dem Hauptnutzer, bei freien bzw. ungenutzten Kapazitäten Drittnutzer zuzulassen. Das Infrastrukturnutzungsentgelt reduziert sich dementsprechend gegenüber dem Hauptnutzer, sofern Kapazitäten anderweitig vergeben werden können.

### **Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Zugangsrelevante Vorschriften des EIU“)**

Verweis auf Anlage 2 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

### **Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT („Anforderungen an Nutzungsanträge“)**

Nutzungsanträge können formlos an [trasse@ilztalbahn-gmbh.de](mailto:trasse@ilztalbahn-gmbh.de) gesendet werden.

### **Zu Punkt 3.3 NBS-AT („Konfligierende Anträge“)**

Es wird auf Kapitel 2.3 und 2.4 der SNB-BT verwiesen.

### **Zu Punkt 3.3.1.1 NBS-AT („Koordinierungsverfahren“)**

./.

### **Zu Punkt 3.3.1.2 NBS-AT („Vorrangkriterien des EIU“)**

Kommt eine Einigung nicht zustande, ist das EIU IT verpflichtet, folgende Verfahrensschritte in nachstehender Reihenfolge einzuhalten:

Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schiene vereinbarten Zugtrasse sind.

Zuerst eingegangene Nutzungsanträge haben Vorrang vor solchen, die zu einem späteren Zeitpunkt eingehen.

Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann Anträgen eines Zugangsberechtigten auf Zugang zu den in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e genannten Einrichtungen

die Einrichtung im Eigentum des Zugangsberechtigten steht oder von ihm oder einem mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen betrieben wird und

die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Zugangsberechtigten oder eines mit diesem gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmens nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

Soweit eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 4 nicht möglich ist, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung den Anträgen Vorrang zu gewähren, für deren zugrunde liegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.

Ist eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 3 nicht möglich, führen wir ein Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52

Absatz 8 Satz 2 bis 6 durch.

**Zu Punkt 3.3.1.3 NBS-AT („*Tragfähige Alternativen*“)**

./.

**Zu Punkt 3.3.2 NBS-AT („*Beschwerde*“)**

./.

**Zu Punkt 4.1 NBS-AT („*Grundlage der Entgeltbemessung*“)**

siehe Punkt 3

**Zu Punkt 4.4 NBS-AT („*Zahlungsweise*“)**

./.

**Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („*Ansprechpartner*“)**

siehe Anlage 6 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

**Zu Punkt 5.2 NBS-AT („*Informationspflichten*“)**

Der Informationsaustausch zwischen den Vertragsparteien erfolgt vorzugsweise auf elektronischer Art in Schriftform.

**Zu Punkt 5.3.1 NBS-AT („*Störungen in der Betriebsabwicklung*“)**

Siehe Punkt 1.22

**Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („*Beseitigung von Störungen*“)**

Regelungen zur Beseitigung von Störungen trifft der Zugleiter Waldkirchen.

**Zu Punkt 5.4 NBS-AT („*Prüfungs- und Betretungsrecht*“)**

***Weisungsbefugnis“)***

Das Personal des EIU weist sich gegenüber Mitarbeitern des EVU durch Dienstausweise aus. Dem Personal des EIU ist es gestattet, zu Überwachungs- und Kontrollzwecken auf Fahrzeugen des EVU mitzufahren.

**Zu Punkt 5.5.1 NBS-AT („Mitfahrt im Führerraum“)**

Siehe Punkt 1.25

**Zu Punkt 5.6 NBS-AT („Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur“)**

siehe Punkt 3.4 aus SNB-BT

**Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)**

siehe Punkt 3.4 aus SNB-BT

**Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)**

siehe Punkt 3.4 aus SNB-BT

### **Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT („Haftung“)**

./.

### **Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT („Haftung“)**

./.

### **Zu Punkt 6.5 NBS-AT („Haftung“)**

./.

### **Zu Punkt 7.2 NBS-AT („Meldung von Umweltgefährdungen“)**

Es gelten die betrieblichen Regelungen zur Meldung von Ereignissen.

## **Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

Die Details zu den Serviceeinrichtungen können dem Dokument Angaben zum Streckenbuch und Besondere Anleitung zum Technisch Unterstützten Zugleitbetrieb (TUZ) der Strecke Passau-Freyung in der jeweils aktuellen Form entnommen werden.

## **Entgelte**

### **Grundsatz**

Für die Abstellung von Fahrzeugen auf Serviceeinrichtungen wird ein Standgeld in folgender Höhe erhoben:

Abstellen von Fahrzeugen je abgestellter Achse und Kalendertag: näheres ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle

Abstellung über einen Zeitraum von ...	...bis zu 1 Monat (Zeitperiode 1)	...vom 2. bis einschl. 3. Monat (Zeitperiode 2)	...vom 4. bis einschl. 6. Monat (Zeitperiode 3)	...vom 7. Monat an (Zeitperiode 4)
Preis je Achse und Kalendertag	2,00€	1,80€	1,50€	1,20€

g				
---	--	--	--	--

Es erfolgt eine sog. Spitzabrechnung, d.h. dass für alle Achsen das anfallende Entgelt je Zeitabschnitt gesondert berechnet wird.

Beispiel: 40 Achsen stehen vom 1.1.2024-30.4.2024

Anzahl Kalendertage in Zeitperiode 1: 1.1.-31.01.: 31 Tage á 2,00 €\*40 Achsen = 2480,00 €

Anzahl Kalendertage in Zeitperiode 2: 1.2.-31.03.: 59 Tage á 1,80 €\*40 Achsen = 4248,00 €

Anzahl Kalendertage in Zeitperiode 3: 1.4.-30.04.: 30 Tage á 1,50 €\*40 Achsen = 1800,00€

Gesamtsumme: 8528,00 €

Für die Nutzung der Serviceeinrichtungen ist für die Zeit des Be- und Entladens von Wagen ein Entgelt zu zahlen, sofern die Abstellung einen Zeitraum von 2 Stunden überschreitet. Abstellungen in Trassengleisen werden auch unter diesen Entgeltgrundsätzen betrachtet, sofern auch dort der Zeitraum von 2 Stunden der Abstellung überschritten wird.

Für die Nutzung der Seitenrampe in Waldkirchen wird ein pauschales Entgelt von 500.-EUR je Verladeaktion (Anzahl zugehörige abfahrende Zugfahrt) berechnet.

Für die Nutzung der Kopframpe in Waldkirchen und Freyung wird ein Entgelt von 200.-EUR je Verladeaktion (Anzahl zugehörige abfahrende Zugfahrt).

Die Bearbeitung eines Nutzungsantrages erfolgt kostenfrei, sofern diese im Zusammenhang mit einer Zugfahrt stehen.

Umschlagleistungen oder sonstige Leistungen werden durch die oben genannten Entgelte nicht abgedeckt und werden auch nicht durch die ITB GmbH erbracht.

## Leistungsabhängige Entgeltregelung

Bei Störungen der Nutzung, die allein im Verantwortungsbereich des Zugangsberechtigten liegen, wird für die verlängerte Nutzung ein zusätzliches Nutzungsentgelt erhoben. Es beträgt pauschal 100% der pro Kalendertag für die normale Nutzung vorgesehenen Entgelte. Die im Rahmen der normalen Nutzung anfallenden Entgelte sind zusätzlich zu bezahlen. Im Ergebnis sind deshalb pro angefangenen Kalendertag 200% der pro Kalendertag für die normale Nutzung vorgesehenen Entgelte zum Gesamtentgelt zu addieren.

Wird eine Serviceeinrichtung nicht entsprechend der vereinbarten Nutzung zur Verfügung gestellt und die ITB GmbH ist allein für die Störung der vereinbarten Nutzung verantwortlich, so wird das zu entrichtende Entgelt um den geschuldeten Betrag der pro Kalendertag für die normale Nutzung vorgesehenen Entgelte reduziert. Zusätzlich reduziert sich das zu entrichtende Entgelt je angefangenen Kalendertag um 100% der pro Kalendertag für die normale Nutzung vorgesehenen Entgelte. Im Ergebnis können deshalb pro angefangenen Kalendertag 200% der pro Kalendertag für die normale

Nutzung vorgesehenen Entgelte vom Gesamtentgelt abgezogen werden.

**Besonderes Entgelt für Leistungen außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten**

Siehe Kapitel 3.2 SNB-BT

**Entgeltnachlässe**

Keine weiteren als die in Punkt 3.1 genannten.

**Stornierungsentgelte und Entgelte für nicht in Anspruch  
genommene Nutzungen und Leistungen**

Siehe Kapitel 5.5. SNB-BT

**Modifizierung des Entgelts zur Optimierung der Verkehrssteuerung**

./.

**Modifizierung des regulären Entgelts zur Kapazitätssteigerung**



## **Mahngebühren**

Beauftragt die ITB GmbH Dritte mit der Durchführung einer Mahnung, sind die entstehenden Mahngebühren durch den Zugangsberechtigten zu tragen.

## **Sonstiges**

Die ITB GmbH übernimmt keine Beaufsichtigung von abgestellten Fahrzeugen im Allgemeinen und keine Beaufsichtigung von abgestellten Gefahrgutwagen im Besonderen nebst entsprechenden Haftungsregelungen bzw. Haftungsausschlüssen (z. B. in Bezug auf Graffitischäden, in Fahrzeugen übernachtende Obdachlose, mutwillige Öffnung von Verschlussventilen durch unbekannte Dritte) in die NBS aufgenommen werden. Insofern wird für Schäden an den Fahrzeugen oder der Infrastruktur keine Haftung seitens der ITB GmbH gewährt