



**Benutzungsbedingungen und Allgemeine  
Geschäftsbedingungen für die Eisen-  
bahninfrastruktur der **UBB Polska** (SNB  
UBB Polska)  
Fahrplan 2020/2021**

Gültig ab 13.12.2020

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1 Allgemeines</b>	<b>1</b>
1.1 Einleitung	1
1.2 Geltungsbereich der SNB UBB Polska	1
1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB UBB Polska	1
1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum	2
1.5 Ansprechpartner	2

---

<b>2 Zugangsbedingungen</b>	<b>3</b>
2.1 Einleitung	3
2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen	3
2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung	3
2.2.2 Grundsatz –INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska	3
2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen	3
2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden	4
2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die UBB Polska	4
2.3.3 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk	4
2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)	5
2.5 Lauffähigkeit	6

---

<b>3 Infrastruktur</b>	<b>7</b>
3.1 Einleitung	7
3.2 Infrastrukturbeschreibung	7
3.2.1 Strecke 6768: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze	7
3.2.2 Verkehrsstation Świnoujście Centrum	8
3.3 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	8
3.3.1 Güterverkehr	8
3.3.2 Dampflokomotiven	8
3.3.3 Ökologische Restriktionen	8
3.4 Verfügbarkeit der Infrastruktur	9
3.4.1 Streckenöffnungszeiten	9
3.4.2 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	9
3.4.3 Räumung benutzter Infrastruktur	10
3.5 Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB Polska	10

---

<b>4 Kapazitätszuweisung</b>	<b>11</b>
4.1 Schienenwege	11
4.1.1 Netzfahrplan	11
4.1.2 Gelegenheitsverkehr	18
4.1.3 Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen	20
4.1.4 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	21
4.2 Anmeldung der Stationsnutzung	22

## Inhaltsverzeichnis

4.2.1	Allgemeines	22
4.2.2	Anmeldungen	22
4.2.3	Vertragsabschluss	22
4.3	Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen	23
4.3.1	Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement	23
4.3.2	Zu benachrichtigende Stellen	23
4.3.3	Notfallmanagement	23
4.3.4	Busnotverkehr im Personenverkehr	24
4.3.5	Ansprechpartner	24
4.4	Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur	24
4.5	Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen	24
4.6	Rahmenverträge	24
<hr/>		
<b>5</b>	<b>Leistungen</b>	<b>26</b>
5.1	Einleitung	26
5.2	Pflichtleistungen	26
5.2.1	Schienenwege	26
5.2.2	Verkehrsstation	26
5.3	Zusatzleistungen	27
<hr/>		
<b>6</b>	<b>Entgeltgrundsätze</b>	<b>28</b>
6.1	Trassenpreissystem	28
6.2	Reservierungsentgelte	28
6.3	Stationsentgelt	28
6.4	Nutzungsentgelt	28
6.4.1	Berechnungsgrundlage	28
6.4.2	Umsatzsteuer	28
6.4.3	Zahlungsbedingungen	28
6.4.4	Ausschluss von Einwendungen	28
6.4.5	Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen	29
<hr/>		
<b>7</b>	<b>Sonstige Bestimmungen</b>	<b>31</b>
7.1	Allgemeines	31
7.1.1	Abschluss der Verträge zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	31
7.1.2	Umfang der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	31
7.1.3	Nichtnutzung der Eisenbahninfrastruktur	32
7.1.4	Infrastrukturqualität	32
7.1.5	Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	33
7.1.6	Nutzermehrheit	33
7.2	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen	33
7.2.1	Grundsatz	33
7.2.2	Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk	33
7.2.3	Anforderungen an das Personal des EVU	33
7.2.4	Arbeitsschutz	34
7.2.5	Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen	34

## Inhaltsverzeichnis

7.2.6	Anforderungen an Fahrzeuge des EVU	35
7.2.7	Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	36
7.2.8	Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis	36
7.3	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung	36
7.3.1	Betriebsstörungen	36
7.3.2	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	37
7.3.3	Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	37
7.3.4	Räumung der benutzten Infrastruktur	37
7.3.5	Gefahren für die Umwelt	37
7.4	Haftung	38
7.4.1	Grundsatz	38
7.4.2	Unbekannter Schadensverursacher	38
7.4.3	Haftpflichtversicherung	38
7.4.4	Verzug	38
7.4.5	Ungerechtfertigte Preisvorteile	39
7.4.6	Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner	39

## Abkürzungen/Glossar

Abkürzung	Bezeichnung
ABN	Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz (polnisches Äquivalent: Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym / Gesetz vom 28. März 2003 über Eisenbahntransport)
ABP	Allgemeine Bedingungen für die Nutzung von Infrastruktur von Personenbahnhöfen
aT	außergewöhnliche Transporte
BdS	Betreiber der Schienenwege
Bza	Beförderungszusage
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (polnisches Äquivalent: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej / Verordnung des Infrastruktur-Ministers vom 27. Februar 2009 in Sachen Bedingungen des Zugangs zur und der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Grundsatz-INV	Infrastrukturnutzungsvertrag, der Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Ril	Richtlinie
SNB	Benutzungsbedingungen und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Eisenbahninfrastruktur
TEIV	Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zur Umsetzung der europäischen Richtlinie 96/48/EG)
UTK	Urząd Transportu Kolejowego / Eisenbahnaufsichtsamt /
ZB	Zugangsberechtigte

## **Verzeichnis der Anlagen**

**Anlage 1:** Netzzugangsrelevantes Regelwerk der UBB Polska – Zusammenstellung

**Anlage 2:** Betrieblich-technischen Regelwerk der UBB Polska

**Anlage 3a bis 3d:** Trassenanmeldeformulare

# 1 Allgemeines

Diese Benutzungsbedingungen enthalten Allgemeine Geschäftsbedingungen.

## 1.1 Einleitung

Mit den Benutzungsbedingungen (SNB UBB Polska) veröffentlicht die UBB Polska sp. z o. o. (UBB Polska) gemäß Art. 32 des polnischen AEG und § 19 der polnischen EIBV die für ihre Eisenbahninfrastruktur geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit ihren Kunden umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der UBB Polska ermöglichen und erleichtern. In den SNB finden Sie Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska. Darüber hinaus informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserer Eisenbahninfrastruktur.

Werden in den SNB UBB Polska die Zeiteinheit „Arbeitstage“ genannt, so bezieht sich dies auf die Tage Montag bis Freitag ausgenommen Feiertage des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

Die Geschäftssprache der UBB Polska ist deutsch. Diese SNB UBB Polska werden in deutscher und in polnischer Sprache zur Verfügung gestellt. Alle anderen Unterlagen (auch die Anlagen dieser SNB UBB Polska) sowie jeglicher geschäftlicher Schriftverkehr erfolgen im grenzüberschreitenden Verkehr in deutscher und im innerpolnischen Verkehr in polnischer Sprache!

## 1.2 Geltungsbereich der SNB UBB Polska

Die SNB UBB Polska gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Anmeldung und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie sonstiger nutzungsbezogener Leistungen der UBB Polska durch Zugangsberechtigte (ZB) nach Art. 29 bis 36 des polnischen AEG ergibt. Sie gelten ebenfalls für die Geschäftsbeziehungen der UBB Polska mit Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen sowie, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, soweit diese in gleicher Weise Leistungen in Anspruch nehmen wie EVU/ZB.

Als Trassengleise im Sinne dieser SNB UBB Polska gelten dabei insbesondere die Gleise der freien Strecke und die Hauptgleise in den Betriebsstellen.

## 1.3 Geltungsdauer und Änderungen der SNB UBB Polska

Die SNB der UBB Polska treten mit der Veröffentlichung am 13. Februar 2020 mit Wirkung zum 13. Dezember 2020 in Kraft.

Zur Geltungsdauer der Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte beachten Sie bitte den Hinweis unter Ziffer 6.1.

## 1.4 Veröffentlichung, Möglichkeit zur Stellungnahme und Impressum

Die SNB UBB Polska und Änderungen der SNB UBB Polska werden unter <https://www.ubb-online.com/unternehmen/ubb-polska> veröffentlicht.

Als Zugangsberechtigter können Sie bis zur Veröffentlichung Stellung zu den in den SNB/NBS UBB Polska enthaltenen Bestimmungen nehmen. Ihre Stellungnahme senden Sie bitte per E-Mail an:

[Info@ubb-online.com](mailto:Info@ubb-online.com)

Auf Wunsch sendet Ihnen die UBB Polska die SNB UBB Polska als Druckstück gegen ein Entgelt von 80 € zu. Der Download unter <https://www.ubb-online.com/unternehmen/ubb-polska> in pdf-Form ist natürlich kostenfrei.

Herausgeber der SNB UBB Polska:

UBB Polska sp. z o. o.  
ul. Siemiradzkiego 18  
PL 72-600 Świnoujście

## 1.5 Ansprechpartner

Nachfolgend geben wir Ihnen einen Überblick über Ansprechpartner, von denen Sie bei Bedarf gerne weiterführende Informationen erhalten:

Vorstandsvorsitzende:	Fr. Sacher	Tel.: 0049 38378 / 27 117
Vorstand:	Hr. Kohl	Tel.: 0049 38378 / 27 116, 0049 175 / 265 62 62
Eisenbahnbetriebsleiter der UBB:	Hr. Pinske	Tel.: 0049 38378 / 27 1315, 0049 175 / 265 62 72
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter der UBB:	Hr. Burchardt	Tel.: 0049 38378 / 27 123, 0049 175 / 265 62 10

Für alle Vertriebsangelegenheiten inkl. der Trassenbearbeitung und Stationsnutzung setzen Sie sich bitte mit dem

Leiter Kapazitätsmanagement der UBB: Hr. Burkhardt    Tel.: 0049 38378 / 27 115, 0049 175 / 265 62 70

in Verbindung.



## 2 Zugangsbedingungen

### 2.1 Einleitung

Für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska gibt es allgemeine Zugangsbedingungen aus rechtlicher und betrieblich-technischer Sicht. Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten gelten zusätzlich besondere Bedingungen.

### 2.2 Rechtliche Zugangsbedingungen

Rechtliche Zugangsbedingungen für Zugangsberechtigte d.h. die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland und Zugangsberechtigte im Sinne des Art. 29a des polnischen AEG sind das Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen sowie der Abschluss eines Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrages (Grundsatz-INV).

#### 2.2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung

In das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen vom 14. November 2012 über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze ist die Strecke (Seebad Ahlbeck –) Ahlbeck Staatsgrenze – Świnoujście Centrum in Anlage 1 Verzeichnis der Grenzbetriebsstrecken mit der Angabe aufgenommen: Die Strecke ist nicht mit dem Eisenbahnnetz in Polen verbunden und dient dem lokalen Personenverkehr im Bereich der Insel Usedom.

Gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, Grund lfd. Nr. (7) handelt es sich für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nicht um eine Erweiterung eines auf die Bundesrepublik Deutschland beschränkten geografischen Tätigkeitsgebietes, wenn ein Antragsteller plant, von Deutschland aus den Bahnhof Świnoujście Centrum in der Republik Polen mit ähnlichen Netzmerkmalen und ähnlichen Betriebsvorschriften anzufahren.

Bei Bestehen einer nationalen Sicherheitsbescheinigung Teil A und B nach Verordnung (EG) Nr. 653/2007 für Deutschland wird für den Zugang zur Strecke Ahlbeck Staatsgrenze – Świnoujście Centrum keine gesonderte Sicherheitsbescheinigung vom UTK verlangt, da die Strecke vollkommen getrennt von der polnischen Eisenbahninfrastruktur ist und nach den Vorschriften analog zum deutschen Teil der Eisenbahnlinie betrieben wird.

Näheres erfahren Sie bei der Agentur oder bei den nationalen Sicherheitsbehörden.

#### 2.2.2 Grundsatz –INV und Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska

Eine weitere rechtliche Zugangsbedingung gemäß § 20 Abs. 1 des polnischen EIBV ist der Abschluss eines Grundsatz-INV auf Grundlage der jeweils gültigen "Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska". Die ABN UBB Polska sind verbindlicher Bestandteil der SNB UBB Polska und werden in Kapitel 7 dargestellt.

### 2.3 Betrieblich-technische Zugangsbedingungen

Die betrieblich-technischen Zugangsbedingungen dienen der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Fahrweg. Das EVU bzw. der Halter muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei im Netz zum Einsatz kommen und insbesondere die Anforderungen gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) der Bundesrepublik Deutschland erfüllen, da es sich ausschließlich um grenzüberschreitende Verkehre handelt. D. h., Fahrzeuge müssen über eine Abnahme nach § 32 EBO bzw. eine Inbetriebnahmegenehmigung nach TEIV verfügen. Die zuständige Genehmigungsbehörde bestimmt sich nach § 3 Abs. 2 EBO.

### **2.3.1 Abnahme bzw. Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständigen Behörden**

Die Abnahme/Genehmigung der Inbetriebnahme für Fahrzeuge durch die zuständige Behörde ist eine öffentlich-rechtliche Voraussetzung für den Fahrzeug-Einsatz im Geltungsbereich der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Sie ist eine technische Prüfung und dient der behördlichen Feststellung sowie Bestätigung (Abnahmebescheid/Genehmigungsbescheid), dass die betreffenden Fahrzeuge den Bestimmungen der EBO, den anerkannten Regeln der Technik und den gesamten übrigen öffentlich-rechtlichen Regeln, die die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Bereich der Eisenbahnen beschreiben, entsprechen.

Sollte das zum Einsatz vorgesehene Fahrzeug konstruktionsbedingt von den Vorgaben der EBO abweichen (z. B. durch Überschreitung der Fahrzeugbegrenzung), so sind im Zusammenhang mit der Abnahme bei der zuständigen Aufsichtsbehörde Anträge auf Zulassung einer Ausnahme oder Erteilung einer Genehmigung zu stellen. Welche Behörde für den Antrag zuständig ist, regelt § 3 EBO.

### **2.3.2 Streckenbezogene Freigabe von Fahrzeugen durch die UBB Polska**

Grundsätzlich bedarf es keiner besonderen Freigabe von Fahrzeugen der EVU/ ZB. Nur wenn ein störungsfreier Fahrzeugeinsatz nicht möglich ist und das EVU/ ZB eine streckenbezogene Freigabe beantragt, wird die UBB Polska diese erteilen, wenn folgende Kompatibilitätskriterien (aufgrund von Auflagen für die Abnahme/ Inbetriebnahmegenehmigung oder zuvor behördlich geforderter Voraussetzungen) dies zulassen:

1. Lichtraumbedarf - d. h. Überschreitung der zulässigen Fahrzeugbegrenzung; kann auch beim Halt durch ausklappende / ausfahrende Stufen und aufschwingende Türen gegeben sein.
2. Fahrwegbeanspruchung - d. h. erhöhte Verschleißwirkung oder ungünstige Lasteinwirkung (Lastverteilung) auf Fahrbahn wie auch Ingenieurbauwerke.
3. Elektromagnetische Verträglichkeit - d. h. Störwirkung des Fahrzeugs und Fehlmeldung bei Gleisschaltmitteln und Gleisfreimeldeeinrichtungen.
4. Ausrüstung - d. h. Kompatibilität der netz-/fahrzeugseitigen Kommunikations- und Überwachungseinrichtungen in ihrer Wirkung wie auch Anordnung am Fahrzeug.

Mit der streckenbezogenen Freigabe werden die Anforderungen und Einsatzbedingungen im Interesse eines sicheren sowie störungs- und fehlerfreien Einsatzes des Fahrzeuges zwischen EVU/ Halter des Fahrzeuges und der UBB Polska vereinbart.

### **2.3.3 Netzzugangsrelevantes und betrieblich-technisches Regelwerk**

Das EVU/ZB ist verpflichtet, das netzzugangsrelevante Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung und den für die Benutzung der von UBB Polska betriebenen Eisenbahninfrastruktur geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich u.a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung.

Das netzzugangsrelevante Regelwerk ist in Anlage 1 dieser SNB UBB Polska einzusehen. Das betrieblich-technischen Regelwerk enthält Anlage 2.

Der erstmalige Zugang zu dem für das EVU/ZB jeweils netzzugangsrelevanten und betrieblich-technischen Regelwerk ist Bestandteil der Pflichtleistungen der UBB Polska. Zusätzlich können auf Verlangen die Unterlagen für das EVU/ZB zusammen mit einem gedrucktem Exemplar der SNB gegen Erstattung der Aufwendungen in Höhe von 80 € zur Verfügung gestellt werden. Für weitere Zusendungen werden gesonderte Entgelte erhoben.

Gedruckte Exemplare der Richtlinien erhalten Sie bei:

DB Services Technische Dienste GmbH  
Geschäftsbereich Kommunikationstechnik  
Druck und Informationslogistik – Logistikcenter  
Kriegstraße 136  
D-76133 Karlsruhe

Tel.: 0049 721 938 5965  
Fax: 0049 721 938 5509  
Email: dzd-bestellservice@bahn.de

An vorgenannter Stelle besteht auch die Möglichkeit, aktuelle Bezugspreise für Druckexemplare abzufragen sowie sich in den Verteiler der Regelwerke aufnehmen zu lassen. Durch die Aufnahme in diesen Verteiler ist sichergestellt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne besondere Anforderung die ggf. erscheinenden Berichtigungen/Bekanntgaben zu den Regelwerken erhalten.

Die Richtlinie 423pl und die Formulare zur Trassenanmeldung 402.0202V01pl bis 402.0202.V04pl erhalten Sie abweichend unter folgender Adresse:

UBB Polska sp. z o. o.  
Leiter Bahnbetrieb  
ul. Siemiradzkiego 18  
PL 72-600 Świnoujście

Tel.: 0049 38378 27 1315  
Fax: 0049 38378 27 114  
Email: Info@ubb-online.com

Die Anwendung und Beachtung der aufgeführten Regelwerke durch die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska gewährleistet die Sicherheit und Einheitlichkeit sowie die zuverlässige Handhabung der Betriebsverfahren. Die in der Zusammenstellung aufgeführten Regelwerke sind anzuwenden, wenn die entsprechenden Aufgaben/Tätigkeiten durchgeführt werden und wenn der Einsatzort oder die Arbeitsverfahren dies erfordern. Gleiches gilt für die in den Regelwerken aufgeführten Anhänge, Vordrucke und Zusätze.

## **2.4 Außergewöhnliche Transporte (aT)**

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten ist eine Beförderungszusage (Bza) erforderlich. Die Bza enthält alle Eigenschaften des Transports und die zu seiner Durchführung notwendigen betrieblichen Bedingungen. Für die Trassenanmeldung eines außergewöhnlichen Transports in unserer Fahrplanabteilung ist die vorherige Beantragung einer Bza unerlässlich. Näheres hierzu finden Sie in Ziffer 4.1.4 „Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte“.

## **2.5 Lauffähigkeit**

Mit einer Lauffähigkeitsbescheinigung bestätigt der Kunde der UBB Polska, dass ein defektes Fahrzeug unter den in der Lauffähigkeitsbescheinigung genannten Bedingungen betrieblich sicher gefahren werden kann. Eine Lauffähigkeitsbescheinigung muss von einem geprüften und zugelassenen Fahrzeugtechniker ausgestellt werden.

Lauffähigkeitsbescheinigungen müssen u. a. Aussagen enthalten:

zum betriebsicheren Zustand der Aufbauten (bei Überschreitung der Umrissprofile ist eine Bza erforderlich),

zum Zustand des Laufwerks und der daraus resultierenden zulässigen Geschwindigkeiten,

zum Zustand der Zug- und Stoßeinrichtungen,

zum Zustand der Bremse (wirksam/ nicht wirksam).

## 3 Infrastruktur

### 3.1 Einleitung

In diesem Kapitel finden Sie eine Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska.

a) Die Eisenbahninfrastruktur ist ein komplexes, historisch gewachsenes System, das vielfältigen äußeren Einflüssen ausgesetzt ist. Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind permanent notwendig.

b) Änderungen des vereinbarten Leistungsumfanges finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange der EVU/ZB statt. Die UBB Polska wird den für eine laufende Netzfahrplanperiode vereinbarten Leistungsumfang innerhalb dieses Zeitraums nur verändern, wenn bei Vertragsabschluss Maßnahmen objektiv nicht absehbar waren und wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

### 3.2 Infrastrukturbeschreibung

#### 3.2.1 Strecke 6768: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze

Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze		
Streckennummer		6768
Streckenklasse		D4
- Radsatzlast	[t]	22,5
- Meterlast	[t/m]	8
Anzahl der Streckengleise		eingleisig
Trassenlänge	[km]	1,4
Traktionsart		nicht elektrifiziert
stärkste Streckenneigung	[‰]	3
Lichtraumprofil		G1
maximale Zuglänge	[m]	120
maximale VzG-Geschwindigkeit	[km/h]	80
Betriebsverfahren		Ril 408
Signaltechnische Ausrüstung		Ril 301; PZB 90
Kommunikationssystem der Strecke		analoger Zugfunk Betriebsart E
Streckenöffnungszeiten		nicht durchgehend geöffnet
Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber		In Ahlbeck Staatsgrenze Übergang zum Streckennetz der UBB
Fahrplanfenster (Rückfalltrassenverfügbarkeit)		stark belastete Strecke (1/2 Stundentakt)

Für die Streckenklasse D4 gelten für die zulässige Radsatzlast (Achsen) und das zulässigen Fahrzeuggewichts je Längeneinheit (Meterlast):

Streckenklasse	Radsatzlast	Gewicht je Längeneinheit	a Radsatzabstand [m] b Abstand des Endradsatzes zum nächstgelegenen Pufferende [m] c Abstand der beiden inneren Radsätze[m]
D 4	22,5 t	8,0 t/m	

### 3.2.2 Verkehrsstation Świnoujście Centrum

Strecke	Bahnhof/Haltepunkt	Anzahl der Bahnsteige	Bahnsteiglänge [m]	Bahnsteigsystemhöhe [cm]	Sonstiges
Świnoujście Centrum (PI)– Ahlbeck Staatsgrenze (D)	Bf Świnoujście Centrum	2	2 x 120	38	

Die Verkehrsstation Świnoujście Centrum ist behindertengerecht erreichbar.

### 3.3 Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung der Schieneninfrastruktur 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 eine Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

Güterverkehr

Dampflokomotiven

ökologische Restriktionen

#### 3.3.1 Güterverkehr

Auf der Strecke Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze bestehen keine örtlichen Gegebenheiten für den Güterverkehr (z. B. Abstellgleise, Ladestellen, Anschlussbahnen oder Gleisanschlüsse).

#### 3.3.2 Dampflokomotiven

Die Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements sind als Bestandteil des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks im Modul 124.0600 und dem Anhang 124.0600A01 geregelt.

#### 3.3.3 Ökologische Restriktionen

Grundsätzlich unterliegt der Eisenbahnverkehr auch Restriktionen, die sich aus umweltgesetzlichen Bestimmungen ergeben. Beispielsweise spielen bei der Trassierung oder bei der Festlegung der Strecken höchstgeschwindigkeit Aspekte des Wasser- und Naturschutzes (z. B. des Artenschutzes) eine Rolle. Die-

se und ähnliche Restriktionen haben jedoch vorwiegend planerische Bedeutung oder wirken sich auf die Instandhaltung der Strecken aus, weil in bestimmten Abschnitten aus Lärmschutzgründen die Gleise häufiger geschliffen oder vor der Durchführung Genehmigungen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden müssen.

## **3.4 Verfügbarkeit der Infrastruktur**

### **3.4.1 Streckenöffnungszeiten**

Die Streckenöffnungszeiten sind netzfahrplanabhängig und werden für jede Netzfahrplanperiode gesondert festgelegt. Die aktuell gültigen Streckenöffnungszeiten sind zu finden unter <https://www.ubb-online.com/unternehmen/netzzugang>

Auf besonderen Kundenwunsch können nach Absprache mit der UBB Polska Trassen über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus belegt werden. Für diese Verkehre könnte dann evtl. eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Besetzung der örtlichen Betriebsstellen erforderlich werden.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die durch die UBB Polska zu vertreten ist, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen je nach angefangener Mitarbeiterstunde fällig.

Steht die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (z.B. Bauarbeiten) für einen vorher festgelegten Zeitraum nicht zur Verfügung wird Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt. Als SEV gilt der Einsatz von Bussen o.ä. während der Dauer der Maßnahme bis zur Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur.

Schienenersatzverkehr im Sinne der SNB UBB Polska ist zu unterscheiden von Busnotverkehr. Zur Definition von Busnotverkehr siehe Ziffer 4.3.4.

### **3.4.2 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen**

Zwingende Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach Maßgabe der Ziffer 3.1 sowie der folgenden Bestimmungen zulässig:

#### **3.4.2.1**

Die UBB Polska ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

#### **3.4.2.2**

Die UBB Polska ist berechtigt, dazu die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur für größere über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Trassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/ ZB unverzüglich ab Kenntnis mitzuteilen. Die UBB Polska strebt an, bereits im Rahmen der Trassenberatung vor dem Ende der in Ziffer 4.1.1.5 festgelegten Frist mit den EVU/ ZB einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

#### **3.4.2.3**

Die Durchführung von planbaren Maßnahmen ist im Rahmen des für die Baubetriebsplanung und baubetrieblichen Zugregelung geltenden Regelwerks und der dort festgelegten Termine rechtzeitig mit dem EVU/ ZB abzustimmen. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die UBB

Polska unter Berücksichtigung der Belange der EVU/ ZB im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen EVU/ ZB unverzüglich über die getroffene Entscheidung.

#### **3.4.2.4**

Minderungsrechte des EVU/ ZB aufgrund vorübergehender Unterbrechungen der Leistungen, die auf eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur oder Instandhaltungsarbeiten zurückzuführen sind, richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 7.1.4.

#### **3.4.2.5**

Planung, Organisation und Durchführung etwa erforderlicher Schienenersatzverkehre obliegt dem EVU/ ZB. Nutzungsentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (siehe hierzu auch Ziffer 3.4).

#### **3.4.2.6**

Die UBB Polska informiert rechtzeitig die EVU/ ZB über geplante Baumaßnahmen im Voraus zur beabsichtigten Durchführung. Vorab ist die Durchführung der Bau- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen mit den betroffenen EVU/ ZB zu erörtern, die im Bereich der jeweiligen Maßnahme in ihren Trassennutzungen betroffen sind. Mit der Erörterung sollen die für die Entscheidung erheblichen Faktoren und Gesichtspunkte festgestellt, die Betroffenen angehört und ein Ausgleich der verschiedenen Interessen herbeigeführt werden. EVU/ ZB, die nach der so vorgenommenen Erörterung eine Trasse bestellen, werden über das Ergebnis informiert.

### **3.4.3 Räumung benutzter Infrastruktur**

Im Falle einer von einem EVU/ ZB zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z.B. Lokschaaden trifft die UBB Polska alle im jeweiligen Einzelfall erforderliche Maßnahmen (gem. Art. 5 Abs. 5 des polnischen AEG). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen EVU/ ZB abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist dieses nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen EVU/ ZB zu unzumutbaren Auswirkungen, z.B. durch eine teilweise oder vollständige Streckensperrung führen würde, räumt die UBB Polska selbst die Infrastruktur bzw. lässt die Räumung auf Kosten des EVU/ ZB durchführen. Ziffer 7.2.8 gilt entsprechend.

#### **3.4.3.1**

Jedes EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der UBB Polska auf deren Antrag entsprechend § 5 Abs. 1 der polnischen Verordnung vom 30. April 2007 über gefährliche Unfälle, Unfälle sowie Zwischenfälle auf den Eisenbahnlinien. Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokschaaden durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik - z. B. Hilfszug).

Das EVU kann von der UBB Polska die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen.

## **3.5 Ausblick Infrastrukturentwicklung der UBB Polska**

Die UBB Polska beabsichtigt derzeit nicht, weitere Infrastruktur in Betrieb zu nehmen.

Die UBB Polska hat keine Infrastruktur zur Abgabe ausgewiesen.



## 4 Kapazitätszuweisung

### 4.1 Schienenwege

Auf der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska verkehren täglich rund 60 Züge. Es findet ausschließlich Personenverkehr statt. Für alle diese Züge konstruiert die UBB Polska Fahrplantrassen und erstellt die zugehörigen Fahrplandaten.

Aus der Komplexität der Aufgabe resultiert, dass für die Fahrplanerstellung Vorlaufzeiten benötigt werden. Von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der UBB Polska sind daher gesetzliche Fristen (gem. dem polnischen AEG und EIBV) sowie die ansonsten geltenden Fristen für die Trassenanmeldung zu beachten.

Die UBB Polska konstruiert Trassen auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine hochwertige, den Ansprüchen der Kunden genügende 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. Dazu ist es zwingend notwendig, dass Sie bereits bei Ihren Planungen und den daraus folgenden Trassenanmeldungen alle im netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerk dargestellten, der Qualitätssicherung dienenden Planungsparameter beachten.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben, die bei der Konstruktion von Fahrplänen notwendig sind, benötigen Sie unterschiedliche Anmeldeformulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Die für Ihre Trassenanmeldung erforderlichen Formulare stehen Ihnen zum Download

unter <https://www.ubb-online.com/unternehmen/ubb-polska> zur Verfügung.

Für die Trassenanmeldung und Trassenkonstruktion sind ausschließlich die nachfolgenden Bestimmungen maßgeblich. Trassenanmeldungen werden im grenzüberschreitenden Verkehr nur in deutscher und im innerpolnischen Verkehr nur in polnischer Sprache entgegengenommen (siehe auch Punkt 1.1). Die Zuständigkeit bei der Trassenkonstruktion zwischen UBB Polska und UBB liegt bei der UBB. Im grenzüberschreitenden Verkehr können auch Trassenbestellvordrucke der UBB verwendet werden.

#### 4.1.1 Netzfahrplan

Die Regelungen und Prozesse für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan sind von der Trassenanmeldung bis zur Angebotsannahme in Ziffer 4.1.1.1 bis Ziffer 4.1.1.11 verbindlich dargestellt.

##### 4.1.1.1 Allgemeines

Die Nutzung von Zugtrassen setzt deren Anmeldung durch das EVU/ den ZB nach Maßgaben dieses Abschnitts voraus.

Bis zum Eintritt des EVU in den Grundsatz-INV und den Einzelnutzungsvertrag gemäß Ziffer 7.1 gibt der ZB als Vertragspartner alle erforderlichen Erklärungen hinsichtlich der Trassenanmeldung ab, insbesondere zu den in den Ziffern 4.1.1.2, 4.1.1.3 und 4.1.1.4 geregelten Fragen. An diese Erklärungen ist das EVU nach Eintritt in die genannten Verträge gebunden. Nach Anzeige des Eintritts des EVU in die Verträge sind nur noch dessen Erklärungen verbindlich.

Wird das EVU entsprechend der Verpflichtung des ZB bereits mit der Anmeldung benannt, gelten die Erklärungen des EVU vom Zeitpunkt der Anmeldung an als verbindlich. Die Geltung der Ziffern 4.1.1.2 bis 4.1.1.4 für den ZB bleibt hiervon unberührt.

#### **4.1.1.2 Inhalt, Form**

Trassenanmeldungen für Trassennutzungen müssen zum Anmeldetermin (Ziffer 4.1.1.5) schriftlich, elektronisch oder als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars vorliegen und mindestens enthalten:

##### **4.1.1.2.1**

die zur Trassenkonstruktion (Ziffer 4.1.1.6) erforderlichen betrieblich-technischen Angaben,

##### **4.1.1.2.2**

Angabe der Nutzungsdauer,

##### **4.1.1.2.3**

Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, Erklärungen zur Lösung von möglichen Nutzungskonflikten (Ziffer 4.1.1.7) abzugeben,

##### **4.1.1.2.4**

Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe Liste der Entgelte von Trassen in ihrer jeweils gültigen Fassung).

#### **4.1.1.3 Fehlende oder untaugliche Angaben**

Fehlende Angaben fordert die UBB Polska bei den vom anmeldenden EVU/ ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Nach Ablauf der Anmeldefrist (Ziffer 4.1.1.5) sind diese Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen - nach Anforderung - zu übermitteln. Übermitteln die EVU/ ZB die Angaben nach Ablauf dieser Frist, behandelt die UBB Polska die Anmeldung als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans (Ziffer 4.1.2).

Wenn Angaben untauglich zur Trassenbearbeitung sind, z. B. wegen darin enthaltender Widersprüche, wird entsprechend verfahren.

#### **4.1.1.4 Änderung von Anmeldungen**

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Trassenbearbeitung verbindlich. Ändert das EVU/ der ZB nach dem Anmeldetermin und vor Vertragsabschluss nach Ziffer 4.1.1.11 die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanmeldung und wird von der UBB Polska als Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (Ziffer 4.1.2). Somit geht die Gefahr einer nicht realisierbaren Anmeldung auf das EVU/ den ZB über.

#### **4.1.1.5 Anmeldefrist/ Fahrplanwechsel**

##### **4.1.1.5.1**

Die Frist, binnen derer EVU/ ZB Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können, beginnt einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt. Anmeldungen (Ziffer 4.1.1) müssen jeweils spätestens bis zu diesem zweiten Montag im April bei der UBB Polska eingegangen sein.

#### **4.1.1.5.2**

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen (Ziffer 4.1.1.5.1) werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.1.2) behandelt.

#### **4.1.1.5.3**

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt jeweils am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr.

#### **4.1.1.5.4**

Bei der Ermittlung der Fristen gelten als Arbeitstage im Sinne dieser SNB UBB Polska Montag bis Freitag ausgenommen Feiertage des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern.

### **4.1.1.6 Trassenbearbeitung**

#### **4.1.1.6.1 Trassenkonstruktion**

Die UBB Polska konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks (Ziffer 7.2.2).

#### **4.1.1.6.2 Trassenkoordination**

Die UBB Polska strebt entsprechend ihrer gesetzlichen Verpflichtung an, gegenüber dem EVU/ ZB ein der Anmeldung entsprechendes Angebot abzugeben. Wenn dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich ist, wird zunächst ohne Rücksprache mit dem Antragsteller versucht, innerhalb von folgenden Spielräumen ein Trassenangebot zu erstellen:

Trassen für Schienenpersonenverkehr: +/-5 Minuten,

übrige Trassen: +/-15 Minuten.

Sind die vorgenannten Spielräume zur Konfliktlösung nicht ausreichend oder werden durch deren Anwendung Kundenwünsche zur Anschlussbindung/ Trassenverknüpfung nicht erfüllbar, wird das Koordinierungsverfahren nach Ziffer 4.1.1.7 eingeleitet.

### **4.1.1.7 Koordinierungsverfahren**

#### **4.1.1.7.1**

Ist die Trassenbearbeitung nach Ziffer 4.1.1.6.2 nicht konfliktfrei möglich, hat die UBB Polska durch Verhandlungen (in der Regel telefonisch) mit den EVU/ ZB oder deren beauftragte Personen auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Werden solche gefunden, sind diese unverzüglich durch die UBB Polska zu dokumentieren.

#### **4.1.1.7.2**

Wird bei den Koordinierungsgesprächen keine Lösung gefunden, werden die Beteiligten von der UBB Polska schriftlich aufgefordert, für die Konfliktlösung erweiterte Spielräume, Alternativen und Zwangspunkte zu benennen. Darüber hinaus sind von den EVU/ ZB zur Vorbereitung einer eventuell erforderlichen Vorrangentscheidung gemäß Art.30 Abs. 2, 2a, 2b, 2c, 3 des polnischen AEG die Kriterien zu benennen, die begründen, dass es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um eine ins Netz eingebundene Verkehrsleistung handelt. Die Frist zur Übermittlung dieser Erklärungen und Kriterien beträgt drei Arbeitstage; in dieser Frist ruht die Bearbeitung der beteiligten Trassen.

#### **4.1.1.7.3**

Ändert ein EVU/ ZB seine Trassenanmeldung, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, finden Ziffer 4.1.1.3, Satz 3 sowie Ziffer 4.1.1.4, Satz 4 keine Anwendung.

### **4.1.1.8 Entscheidungsverfahren**

#### **4.1.1.8.1 Einleitung des Entscheidungsverfahrens**

Führt das Koordinierungsverfahren (Ziffer 4.1.1.7) unter Beachtung der in Ziffer 4.1.1.7.2 genannten Fristen zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Entscheidungsverfahren durchgeführt.

#### **4.1.1.8.2 Vorrangregeln**

Im Entscheidungsverfahren (Ziffer 4.1.1.8) entscheidet die UBB Polska vorbehaltlich der Rechte der EVU/ ZB, die sich aus Art. 31 des polnischen AEG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des Art. 30 des polnischen AEG nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

grenzüberschreitende Zugtrassen

vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr

Bedarfsweise angemeldete Trassen haben keinen Vorrang gegenüber Anmeldungen von Trassen, deren Verkehrstage konkret benannt sind.

Im Fall von Konflikten, bei denen die streitigen Trassen jeweils derselben vorgenannten Kategorie zuzuordnen sind (gleichrangige Anmeldung) wird eine Entscheidung nach Ziffer 4.1.1.8.3 vorgenommen.

#### **4.1.1.8.3 Regelentgeltverfahren**

Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Anmeldungen nach Ziffer 4.1.1.8.2 hat die UBB Polska unter Aufsicht des Präsidenten des UTK die Entgelte für die streitigen Trassen gegenüberzustellen und gemäß § 3 Abs. 8 des polnischen EIBV jener Trasse, für welche das höhere Entgelt zu erzielen ist, den Vorrang einzuräumen (sog. Auktion).

Die Berechnung der Entgelte berücksichtigt alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode auf den Strecken der UBB Polska bezogen auf den gesamten Laufweg.

#### **4.1.1.9 Höchstpreisverfahren**

Führt die Entgeltregelung (Ziffer 4.1.1.8.3) nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die UBB Polska die betroffenen EVU/ ZB auf, innerhalb von fünf Arbeitstagen unter Aufsicht des Präsidenten des UTK ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das gemäß der gültigen Liste der Entgelte für Trassen bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre (sog. Auktion).

Die Zuweisung der Trasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen.

Die Entscheidung ist unverzüglich zu dokumentieren und vom EVU/ ZB sowie der UBB Polska gegenzeichnen. Hierbei handelt es sich um ein Vertragsangebot im Sinne von Art. 30 des polnischen AEG.

Die Zahlungsbedingungen für das Entgelt richten sich nach Ziffer 6.4.3. Hinsichtlich der eventuellen Nichtnutzung der vertragsgegenständlichen Trasse kommt Ziffer 7.1.3 zur Anwendung.

#### **4.1.1.10 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf**

Die UBB Polska erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf. Dieser wird innerhalb der in Ziffer 4.1.1.11.3 der SNB UBB Polska benannten Frist veröffentlicht.

##### **4.1.1.10.1 Beabsichtigte Trassenangebote**

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übergibt die UBB Polska den EVU/ ZB eine tabellarische Darstellung des beabsichtigten Trassenangebots, das alle aus der Trassenanmeldung enthaltenen Angaben gem. Ziffer 4.1.1.2 enthält, zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen oder teilt die beabsichtigte Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe mit.

Den EVU/ ZB wird ein Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf Stellung zu nehmen.

##### **4.1.1.10.2 Berechtigte Beanstandungen**

Die UBB Polska prüft die gem. Ziffer 4.1.1.10.1, Satz 2 eingegangenen Beanstandungen auf das Vorbringen und tatsächliche Vorliegen berechtigter Beanstandungen.

Berechtigte Beanstandungen sind:

Beanstandungen, die sich nur auf beabsichtigte Trassenangebote für den/ für das jeweilige EVU/ ZB beziehen,

Fälle, in denen die UBB Polska gem. Ziffer 4.1.1 eine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt hat,

Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Trassenangebote,

- die nicht nach der Ziffer 4.1.1.6 bearbeitet wurden,
- die nicht nach Ziffer 4.1.1.7 zu einer einvernehmlichen Lösung geführt haben und für die kein Verfahren nach Ziffer 4.1.1.8 durchgeführt wurde.

Fälle, in denen die Regeln der Ziffern 4.1.1.8 und 4.1.1.9 nicht eingehalten wurden.

Fehler, die aufgrund von Problemen in der Datenübermittlung entstanden sind, müssen unverzüglich beseitigt werden und gelten nicht als berechtigte Beanstandungen.

Berechtigten Beanstandungen muss innerhalb von fünf Arbeitstagen nach dem Ablauf der in Ziffer 4.1.1.10.1, Satz 2 genannten Frist Rechnung getragen werden.

#### **4.1.1.11 Endgültiger Netzfahrplanentwurf/ Vertragsabschluss**

##### **4.1.1.11.1**

Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen (Ziffer 4.1.1.10.2) Rechnung zu tragen ist.

##### **4.1.1.11.2**

Auf der Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt die UBB Polska unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung (Ziffer 7.1.1.2) oder teilt die Ablehnung der Trassenanmeldung unter Angabe der Gründe dem EVU/ ZB mit.

##### **4.1.1.11.3**

Das Trassenangebot ist innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang bei dem ZB durch das EVU/ den ZB anzunehmen oder abzulehnen. Mit der Annahme des Trassenangebotes erfolgt der Vertragsabschluss (Ziffer 7.1.1.2 a)). Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Gegebenenfalls ist eine erneute Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr (Ziffer 4.1.2) erforderlich.

#### **a) Stellungnahme zum künftigen Netzfahrplan**

Die UBB Polska bietet denjenigen, die Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchten, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, die Möglichkeit, im Hinblick auf ihre Inanspruchnahme von Verkehrsleistungen zu einem künftigen Netzfahrplan Stellung zu nehmen.

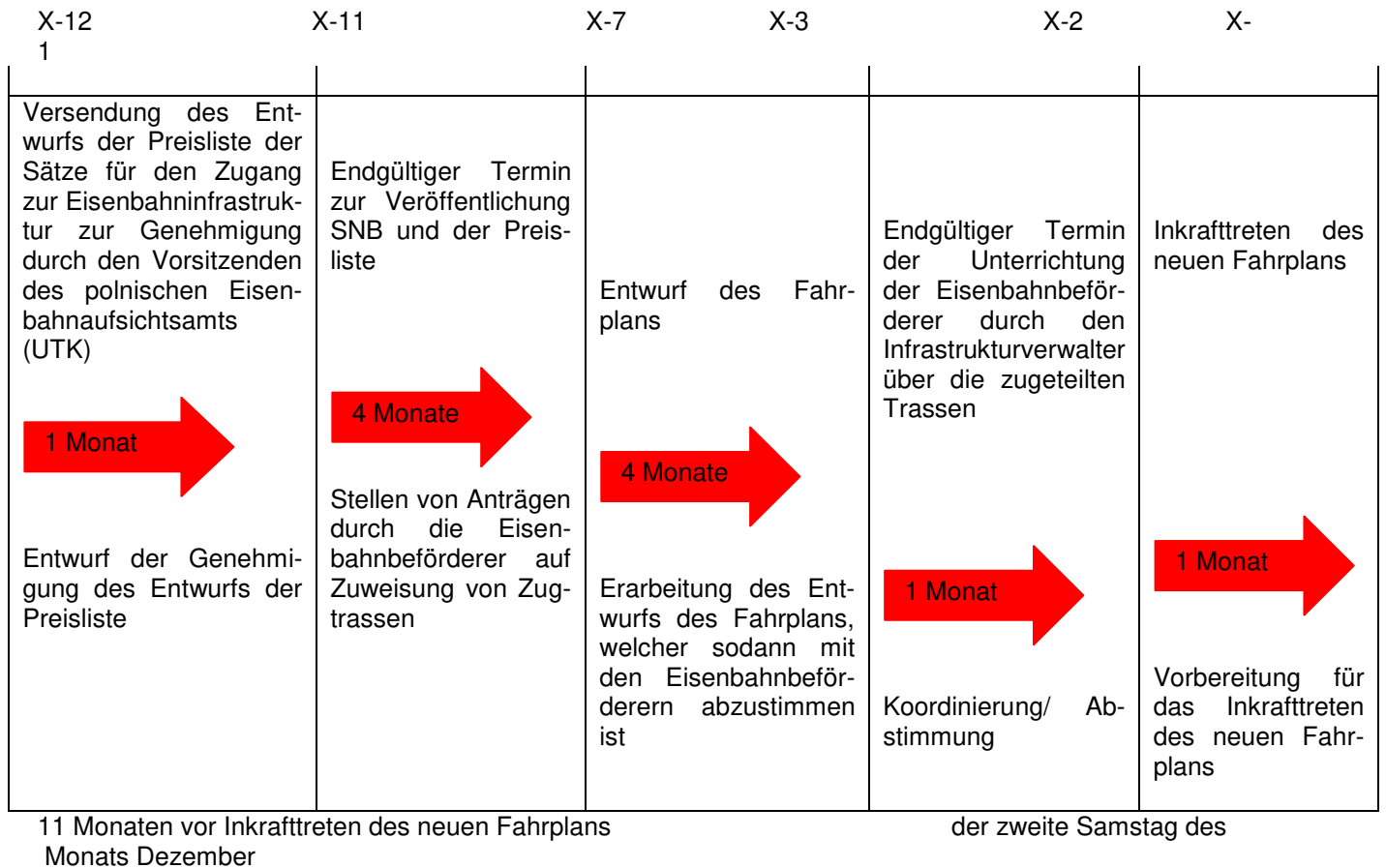
Die Zusendung des künftigen Netzfahrplanes zur Stellungnahme erfolgt innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Antragstellung bei der UBB Polska. Die Antragstellung hat per E-Mail an

[Info@ubb-online.com](mailto:Info@ubb-online.com)

zu erfolgen.

**b) Übersicht über die Fristen im Zuweisungsverfahren nach dem polnischen AEG und EIBV**

Nachfolgendes Schaubild gibt einen Überblick über die Fristen. „X“ bezeichnet hierbei den Beginn der Fahrplanperiode (Ziffer 4.1.1.5.3).



## **4.1.2 Gelegenheitsverkehr**

### **4.1.2.1 Allgemeines**

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr handelt es sich um:

- a) Anmeldungen außerhalb des Netzfahrplans bzw. außerhalb der Fristen des Netzfahrplans,
- b) Änderungsanmeldungen zu Trassen des Netzfahrplans (Ziffer 4.1.1.4, Satz 3),
- c) Änderungsanmeldungen zu Trassen des Gelegenheitsverkehrs.

Änderungsanmeldungen beinhalten die gleichzeitige Rücknahme der Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Bei Änderungsanmeldungen zur Verkürzung oder Verlängerung von Verkehrstagen bzw. Laufwegen bleiben die nicht von der Änderung betroffenen Verkehrstage bzw. Teile des Laufwegs unberührt.

### **4.1.2.2 Inhalt, Form**

Für Inhalt und Form der Anmeldungen von Zugtrassen des Gelegenheitsverkehrs gilt Ziffer 4.1.1.2 entsprechend. Es sind ausschließlich die Vordrucke nach Anlage 2a bis 2f zu verwenden!

### **4.1.2.3 Fehlende oder untaugliche Angaben**

Fehlende oder untaugliche Angaben (Ziffer 4.1.1.3) fordert die UBB Polska bei dem EVU/ dem ZB unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.5 richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der UBB Polska vorliegen. Werden die Angaben nicht übermittelt, kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden. Ziffer 4.1.2.5.3 gilt entsprechend.

### **4.1.2.4 Änderung von Anmeldungen**

Änderungsanmeldungen modifizieren die ursprüngliche Anmeldung für die zu ändernde Trasse. Die Wirksamkeit des bestehenden Einzel-INV bleibt unberührt. Ändert das EVU/ der ZB eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.3 von neuem zu laufen.

Ziffer 4.1.2.3 letzter Satz gilt entsprechend.

### **4.1.2.5 Bearbeitung von Trassen im Gelegenheitsverkehr**

#### **4.1.2.5.1 Anmeldung von Trassen im Gelegenheitsverkehr**

Für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gilt eine Bearbeitungsfrist von vier Wochen nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB beträgt maximal fünf Arbeitstage. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) innerhalb von weiteren fünf Arbeitstagen.

Abweichend hiervon wird bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen (Ziffer 4.1.2.1) unverzüglich ein Trassenangebot abgegeben, spätestens jedoch nach 48 Stunden nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB beträgt maximal 24 Stunden. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) innerhalb einer Stunde.

Abweichend davon beträgt die Bearbeitungsfrist auch für kurzfristige Anmeldungen, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, Ziffer 4.1.2.5.2) vier Wochen nach Eingang. Die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB beträgt einen Arbeitstag. Danach erfolgt die Fahrplanbekanntgabe durch die UBB Polska an alle beteiligten Stellen (Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die UBB Polska) innerhalb von fünf Arbeitstagen.



#### **4.1.2.5.2 Besonders aufwändige Bearbeitung**

In folgenden Fällen liegt eine besonders aufwändige Trassenbearbeitung bei der UBB Polska vor:

- a) Reisesonderzüge einschließlich aller in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Überführungsfahrten,
- b) Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),
- c) außergewöhnliche Transporte,
- d) Versuchszüge und Messfahrten,
- e) Fahrten die bei mehr als einem Infrastrukturbetreiber durchgeführt werden sollen, wenn sie auf dem zu verwendenden Trassenanmeldevordruck mit „Vorrang Ankunft“ angemeldet werden (sog. Rückwärtsbearbeitung),
- f) Fahrten mit Fahrzeugen, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit geringer als 40 km/h ist (z. B. Nebenfahrzeuge),
- g) Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb).

#### **4.1.2.5.3 Nicht fristgerechte Anmeldungen**

Die UBB Polska wird alle Anstrengungen unternehmen, auch nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen unverzüglich zu bearbeiten.

Hinsichtlich des durch die nicht fristgerechte Anmeldung der UBB Polska entstandenen Aufwands gilt Ziffer 4.1.1.4 letzter Satz entsprechend.

#### **4.1.2.6 Trassenbearbeitung**

Die UBB Polska konstruiert Zugtrassen unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur nach den Maßgaben des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks (Ziffer 7.2.2).

Trassen für Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität der Infrastruktur konstruiert. Steht dabei eine Trasse in Konkurrenz zu einer anderen Trasse des Gelegenheitsverkehrs, hat die zuerst angemeldete Trasse Vorrang.

Lässt die vorhandene Restkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, sind erhebliche Abweichungen zu den Vorgaben aus der Anmeldung mit dem EVU/ ZB abzustimmen. Erhebliche Abweichungen bei der Konstruktion sind danach

bei Reisezügen eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als einer Stunde.

Bei Anmeldung für kurzfristig zuzuweisende Zugtrassen ist bei Abweichungen eine Abstimmung mit den EVU/ ZB nicht möglich.

#### **4.1.2.7 Angebot**

##### **4.1.2.7.1**

Bei fristgerechten Anmeldungen nach Ziffer 4.1.2.5.1 erhält das EVU/ der ZB das Trassenangebot (Ziffer 7.1.1.2 b)) von der UBB Polska unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.1.2.5.1 mit der Übermittlung der Fahrplandaten. Kann eine Anmeldung im Rahmen der Restkapazität der Infrastruktur nicht umgesetzt werden oder stimmt das EVU/ der ZB erheblichen Abweichungen nach Ziffer 4.1.2.6 nicht zu, ist dies entsprechend mit Begründung mitzuteilen. Ein Einzelnutzungsvertrag nach Ziffer 7.1.1.2 b) kommt damit nicht zu Stande.

#### **4.1.2.7.2**

Bei Anmeldungen von Trassen, deren Laufweg sich auf mehr als ein Infrastrukturunternehmen bezieht erhält das anmeldende EVU nur das Trassenangebot für den Laufweg, der auf der Infrastruktur der UBB Polska erfolgt. Dieses Angebot gilt als Angebot im Sinne von Ziffer 4.1.2.7.1.

#### **4.1.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans**

Bei Anmeldungen zum Netzfahrplan, die nach Ziffer 4.1.2.1 b) als nicht fristgerecht und somit als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt werden, erhält das EVU/ der ZB frühestens vier Wochen nach Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplans, auf welchen sich die Anmeldung ursprünglich bezog, ein Angebot oder eine Ablehnung.

#### **4.1.2.9 Vorbehaltsregelung wegen Baumaßnahmen**

bleibt frei

#### **4.1.2.10 Annahme des Angebots**

##### **4.1.2.10.1**

Die Annahme des Angebots durch das EVU/ den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach Ziffer 4.1.2.5.1 Satz 2 zu erfolgen.

##### **4.1.2.10.2**

Das EVU/ der ZB kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem EVU/ ZB zuzuging und das EVU/ der ZB nicht unverzüglich widerspricht.

Im Falle einer Anmeldung für kurzfristige Zuweisung gilt der Verzicht auf eine schriftliche Annahme des Angebots als konkludent erklärt, es sei denn, das EVU/ der ZB widerspricht diesem Verzicht ausdrücklich.

##### **4.1.2.10.3**

Bei nicht fristgerechten Anmeldungen gilt im Fall ihrer eventuell noch möglichen Bearbeitung (auf welche kein Rechtsanspruch besteht) das Angebot auch als angenommen, wenn das EVU/ der ZB nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Trasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot gilt ebenfalls als angenommen, wenn das EVU/ der ZB bereits nach Zugang eines Teilangebots nach Ziffer 4.1.2.7 beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen.

### **4.1.3 Kooperation bei schienennetzübergreifenden Zugtrassen**

#### **4.1.3.1 Beteiligung mehrerer BdS bei der Zuweisung von Zugtrassen**

Meldet ein Zugangsberechtigter Zugtrassen bei der UBB Polska an, die die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege (BdS) betreffen, wird die UBB Polska, sofern gewünscht, im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen unverzüglich zur Bearbeitung an die anderen betroffenen BdS weiterleiten. Die UBB Polska wirkt darauf hin, dass alle BdS über den Antrag unverzüglich bzw. in den vorgesehenen Fristen entscheiden.

Für grenzüberschreitende Zugtrassen für den Schienengrenzübergang bei Ahlbeck Grenze (Strecke 6768) findet die Bearbeitung durch die Usedomer Bäderbahn GmbH statt.

## **4.1.4 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte**

### **4.1.4.1 Vorbereitung von Trassenanmeldungen**

Bei der Bearbeitung von außergewöhnlichen Transporten (siehe hierzu Ziffer 2.4) handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung (zu den Fristen siehe Ziffer 4.1.2.5.2 c).

Für außergewöhnliche Transporte, die eine Beförderungszusage erfordern (siehe hierzu Ziffer 2.4), ist der Vordruck 458.0101.01 „Beförderungsanmeldung/Zustimmungsantrag für außergewöhnliche Transporte“ zu verwenden. Anmeldungen, für die der Vordruck nicht verwendet wird, müssen mindestens die geforderten Angaben des Vordrucks enthalten. Wegen der fahrzeugspezifischen Angaben beachten Sie bitte die Richtlinie 458.01.

In der Beförderungszusage (Bza) sind u. a. angegeben:

die Bearbeitungs-Nummer (Bza-Nummer),

die Geltungsdauer,

die Angaben zu den einzelnen Codeziffern,

die betrieblichen Beförderungsbedingungen und

Besonderheiten. Zu den Besonderheiten zählen u. a.:

- Geltungsdauer über 3 Monate hinaus,
- Versandtermin,
- Sonderbehandlung beim Rangieren,
- Reihung im Zug,
- Begleitung,
- Nachschiebeverbot,
- richtungsgebundene Beförderung.

Diese sind in der Beförderungsanmeldung unter der Nummer 29 anzugeben.

Die Bza gilt in der Regel drei Monate, kann aber für regelmäßig verkehrende Transporte auch für ein Fahrplanjahr aufgestellt werden.

Voraussetzung für eine Beförderungszusage ist die Zustimmung aller am Laufweg beteiligten Infrastrukturbetreiber. Ein entsprechender Hinweis wird in die Beförderungszusage aufgenommen. Der Vertrag wird mit den jeweils beteiligten Infrastrukturbetreibern geschlossen.

Für die Durchführung von außergewöhnlichen Transporten, die in ihren betrieblichen Konsequenzen vom Standard abweichen, müssen von der UBB Polska besondere Durchführungsbestimmungen ausgearbeitet werden. Das Erstellen von Genehmigungen für aT gehört zu den Zusatzleistungen der UBB Polska (siehe hierzu auch Ziffer 5.3 "Zusatzleistungen")

### **4.1.4.2 Anmeldung von Zugtrassen**

Bei der eigentlichen Trassenanmeldung von außergewöhnlichen Transporten mit Beförderungszusage und für die Anmeldung der übrigen speziellen Verkehre fügen Sie der Trassenanmeldung bitte die Bza bzw. die betrieblichen Durchführungsbestimmungen bei bzw. bestätigen uns deren Vorliegen. Für die Anmeldung von Transporten in Regelzügen verwenden Sie bitte den Vordruck 402.0202V05.

#### **4.1.4.3 Angebotsabgabe**

Das Trassenangebot erhalten Sie entsprechend der Regelungen des Kapitels 4. Mit dem Trassenangebot erhalten Sie zusätzlich:

Besonderheiten, die sich aus der Art des Transportes ergeben,

Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte, falls bei der Anmeldung nicht bekannt,

#### **4.1.4.4 Zeitplan und Prozedere der Angebotsannahme**

Für die Angebotsannahme gelten die Regelungen der Ziffer 4.1.1.11.3.

## **4.2 Anmeldung der Stationsnutzung**

### **4.2.1 Allgemeines**

Die Nutzung der Verkehrsstation Świnoujście Centrum setzt voraus, dass das EVU/ ZB einen Trassennutzungsvertrag Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze schließt.

### **4.2.2 Anmeldungen**

Anmeldungen für die Stationsnutzung zum Jahresfahrplan (Netzfahrplan i.S. des Art. 30 des polnischen AEG) der Verkehrsstation Świnoujście Centrum müssen mit der jeweiligen Trassenanmeldung erfolgen. Die Anmeldung muss die nachstehenden Daten, im Folgenden Pflichtdaten genannt, enthalten:

- Zeiten: Abfahrtszeit, Ankunftszeit, Wartezeiten je Haltebahnhof und je Bahnsteig
- Linieninformationen: Abfahrtsbahnhof, Zielbahnhof, Richtungsbahnhof, Zwischenziele, via Bahnhöfe, Haltebahnhöfe (Restlaufweg)
- Zuginformationen: Verkehrstage, Zugnummer, Zuglänge
- Informationen über Behinderteneinstieg und Behindertenabteil

Darüber hinaus hat das EVU/ ZB die Möglichkeit, folgende Daten, im Folgenden Kann-Daten genannt, zu liefern:

- Zuginformationen: Gattung, Linie/Kurs, Zugname, Zuschlaginformation, Verbundinformation
- Zugservices: Zugrestaurant, Fahrradabteil
- Zugbildung: Wagenreihung, Blockbildung

Fehlende Pflichtdaten fordert die UBB Polska bei den vom EVU/ ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Das EVU/ ZB ist verpflichtet, innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermittelt das EVU/ ZB innerhalb dieser Frist die Angaben nicht, behandelt die UBB Polska die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung.

Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr sollen regelmäßig 18 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag bei der UBB Polska schriftlich vorliegen. Kurzfristige Anmeldungen sind möglich. Ein gesonderter Fahrplanaushang wird durch die UBB Polska jedoch nur bei einer Anmeldung mindestens drei Werktage vor dem geplanten Verkehrstag gewährleistet. Alle Pflichtdaten haben zum Anmeldezeitpunkt vorzuliegen.

### **4.2.3 Vertragsabschluss**

Im Trassennutzungsvertrag Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze für den Personenverkehr ist die Nutzung der Verkehrsstation Świnoujście Centrum eingeschlossen.

## **4.3 Abweichungen vom Regelbetrieb und Maßnahmen bei Störungen**

Aufgrund von verschiedenen Ursachen kann es im täglichen Betrieb zu Abweichungen von den geplanten Parametern kommen. Dies können einerseits Störungen im Zugbetrieb und andererseits baubedingte Abweichungen sein. Im Folgenden finden Sie einige Erläuterungen dazu.

### **4.3.1 Allgemeine Informationen, Betriebsführungsgrundsätze, Notfallmanagement**

Im Betriebsablauf kann es in Folge von Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie anderen besonderen Vorkommnissen zu Behinderungen oder Einschränkungen bei der Nutzung der vorhandenen und zugewiesenen Infrastruktur und der jeweils vereinbarten Trasse kommen. Seitens der UBB Polska werden, neben den in Kapitel 3.4 genannten Punkten, die für die Betriebsführung geltenden Regelwerke angewendet (siehe hierzu auch Anlage 2).

Ursachen für Betriebsbehinderungen können z. B. Störungen am Fahrweg oder an der Verkehrsstation, Störungen an Fahrzeugen und Unfälle, aber auch Beeinträchtigungen in Folge Witterungseinflüsse oder gefährlicher Eingriffe in den Bahnbetrieb sein.

Der Gesamtausfall der Bahnsteigbeleuchtung an den vom EVU/ ZB genutzten Bahnsteigen muss vom EVU/ ZB an die betriebsführende Stelle der UBB Polska gemeldet werden.

Bei einer Betriebsbehinderung werden seitens der UBB Polska Maßnahmen zur schnellstmöglichen Rückkehr zum Regelzustand in der Betriebsdurchführung eingeleitet (siehe hierzu auch Ziffer 7.3.3). Hierbei werden die Belange der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so weit wie möglich berücksichtigt.

Die betriebsführende Stelle der UBB Polska ist die Leitstelle der UBB (Fdl Seebad Heringsdorf). Im Konfliktfall liegt der Letztentscheid bei der Leitstelle der UBB.

### **4.3.2 Zu benachrichtigende Stellen**

Nach dem netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerk sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten an den jeweils zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) über die zur Verfügung stehenden und nach o. g. Regelwerk zugelassenen Kommunikationsmittel (z. B. Zugfunk, Streckenfersprecher) zu melden. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege.

Die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen werden durch die Leitstelle der UBB verständigt.

### **4.3.3 Notfallmanagement**

Die Notfallleitstelle der UBB Polska ist die Notfallleitstelle der UBB (Fdl Seebad Heringsdorf). Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die Notfallleitstelle der UBB die Melde- und Alarmerungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Stellen der Gefahrenabwehr (z. B. Feuerwehr).

Die Verständigung der Notfallleitstelle erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes.

Die Leitung am Ereignisort (Koordination; Ergänzungsmeldungen an die Notfallleitstelle) obliegt dem zuständigen Notfallmanager der UBB Polska. Der Notfallmanager der UBB Polska wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

#### **4.3.4 Busnotverkehr im Personenverkehr**

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn die Infrastruktur aufgrund unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) bzw. aus Gründen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) fahrzeug- und / oder personalbedingt zu vertreten hat, vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Als Busnotverkehr gilt der Einsatz von Bussen o.ä. während der Störungsbeseitigung bis zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke. Die Organisation des Busnotverkehrs erfolgt durch das jeweilige EVU.

Busnotverkehr im Sinne der SNB ist zu unterscheiden von Schienenersatzverkehr. Zur Definition von Schienenersatzverkehr siehe Ziffer 3.4.1.

#### **4.3.5 Ansprechpartner**

Für die Disposition des Zugbetriebes – insbesondere auch hinsichtlich der Koordination der Maßnahmen zur schnellstmöglichen Wiederherstellung des planmäßigen Betriebes bei netzwirksamen Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten – liegt die Federführung bei der Leitstelle der UBB. Diese steht im Bedarfsfall (Information, Abstimmung und Konfliktbearbeitung) zur Verfügung.

### **4.4 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/ Erneuerung der Infrastruktur**

Die Regelungen zur Instandhaltung der Infrastruktur und zur Durchführung von Baumaßnahmen finden Sie unter Ziffer 3.4.2. und 7.2.7

### **4.5 Nichtnutzungs- und Abbestellungsregelungen**

Hierzu gelten die Regelungen gemäß Ziffer 7.1.3.

### **4.6 Rahmenverträge**

Die UBB Polska bietet Rahmenverträge zur langfristigen Nutzung von Schienenwegkapazitäten nach Art. 31 des polnischen AEG und § 21 des polnischen EIBV an.

Bei Abschluss eines Rahmenvertrages verpflichtet sich die UBB Polska, dem Kunden für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, eine Trasse innerhalb der rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreite ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten.

Der Kunde verpflichtet sich mit Abschluss eines Rahmenvertrages, das auf die jeweilige Anmeldung folgende vertragskonforme Angebot der UBB Polska anzunehmen, sofern das Angebot die bei der Anmeldung geäußerten Anschlusswünsche mindestens im Umfang des vorherigen Netzfahrplans berücksichtigt.

Bei Trassenanmeldung auf der Grundlage eines Rahmenvertrags muss auf eine rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazität Bezug genommen werden, damit sie im Rahmen der Netzfahrplanerstellung im Entscheidungsverfahren entsprechend berücksichtigt werden kann. Die Bandbreiten sind die zulässigen Abweichungen von jenen Ankunfts- und Abfahrzeiten, welche rahmenvertraglich vereinbart werden. Diese umfassen mindestens drei Trassen.



Die Bandbreiten betragen hierbei mindestens:

+ / - 5 Minuten für den Personenverkehr

Die UBB Polska berücksichtigt - soweit möglich - die Umsetzung der vom Kunden in der Anmeldung angegebenen Anschluss- und Vertaktungswünsche.

Rahmenverträge dürfen grundsätzlich nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden und sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Ausnahmen sind gemäß Art. 31 Abs. 4 des polnischen AEG möglich.

Änderungen, Ergänzungen oder Einschränkungen der bestehenden Rahmenverträge für den Netzfahrplan 2015 sind im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes möglich.

Der Abschluss weiterer Rahmenverträge ist entsprechend Art. 31 des polnischen AEG möglich.

Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Kapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Abweichungen sind in Einzelfällen zulässig, da eine starre Obergrenze von 75% eine markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs verhindern könnte.

Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode werden die Betreiber der Schienenwege gemeinsam einen Zeitraum festlegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss von Rahmenverträgen stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums werden veröffentlicht.

Auf Anfrage wird die UBB Polska die markt- und kundengerechte Sicherung von Taktsystemen des Personen- und Güterverkehrs, die Betrachtung der Knotenbereiche und der übrigen Streckenabschnitte sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrags erläutern.

Das Muster eines Rahmenvertrages stellen wir auf Anfrage zur Verfügung.

## 5 Leistungen

### 5.1 Einleitung

Die UBB Polska unterscheidet gemäß der Anlage 1 zu dem polnischen AEG zwischen Pflichtleistungen, Zusatzleistungen und Hilfsleistungen. Die Preise der einzelnen Leistungen sind in den jeweiligen Listen der Entgelte veröffentlicht. Die Grundsätze für die Preisstruktur der Leistungen sind in Kapitel 6 ausgeführt.

### 5.2 Pflichtleistungen

#### 5.2.1 Schienenwege

Die Pflichtleistungen der UBB Polska umfassen folgende Leistungen:

die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,

die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen

die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen,

die Vermittlung von Lotsenleistungen oder von Streckenkundeleistungen (die Erbringung dieser Leistungen selbst ist nicht Bestandteil der Pflichtleistung,

die Bereitstellung aller weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind. (z. B. fahrdynamische Berechnung neuer Triebfahrzeuge, Übersicht zum betrieblichen Ablauf von Zugfahrten).

#### 5.2.2 Verkehrsstation

Bahnhofsnamensschild

Auf der Verkehrsstation befinden sich Stationsnamensschilder in angemessener Zahl, die den Namen in polnischer Sprache zeigen.

Fahrplanaushang

Die UBB Polska bringt auf der Verkehrsstation, die planmäßig von EVU/ ZB bedient wird, einen Fahrplanaushang an. Dieser stellt die Abfahrtszeiten der EVU diskriminierungsfrei dar. Das EVU stellt der UBB Polska die notwendigen Informationen rechtzeitig zur Verfügung (mindestens jedoch vier Wochen vor Fahrplanwechsel). Fahrplanabweichungen, zusätzliche Züge und Sonderzüge werden - bei rechtzeitiger Mitteilung durch das EVU (mindestens jedoch drei Werkstage vor dem Verkehrstag) - durch Sonderaushänge bekannt gegeben. Die UBB Polska aktualisiert die Fahrplanaushänge bei Netzfahrplanwechsel oder einer Anpassung des Netzfahrplans nach den Wintermonaten (Art. 30 Abs. 5a und 5b des polnischen AEG). Die sich im Zusammenhang mit einer in der Fahrplanperiode auf Grund von Änderungen der Trassenbestellung und der Stationsnutzung ergebenden Gesamtaufwendungen für die Anpassung der Fahrplanaushänge, werden durch das verursachende EVU/ ZB getragen. Wünscht ein EVU/ ZB eine zusätzliche Aktualisierung, so ist diese Leistung gesondert zu vereinbaren und zu vergüten. Dies gilt analog, falls das EVU/ ZB die Daten zur Erstellung des Fahrplanaushanges verspätet der UBB Polska zur Verfügung stellt, jedoch nicht in den Fällen verspäteter Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr.



#### Informationsflächen für das EVU/ ZB

Die UBB Polska stellt dem EVU Informationsflächen zur Verfügung, die das EVU in Absprache mit der UBB Polska belegt. Das EVU darf diese Informationsflächen ausschließlich für verkehrliche Informationen (insbesondere Tarife, Liniennetzplan) verwenden; eine Untervermietung oder Überlassung an Dritte ist nicht gestattet. Die Mitarbeiter der UBB Polska sind berechtigt, nicht mehr gültige Aushänge zu entfernen.

#### Flächen für Fahrausweisautomaten bzw. -entwerter der EVU/ZB

Die UBB Polska stellt jedem EVU/ZB auf Nachfrage Flächen für Fahrausweisautomaten bzw. -entwerter zur Verfügung, wobei die Anzahl auf einen Fahrausweisautomaten bzw. -entwerter pro im Regelverkehr genutzten Bahnsteig am Bahnhof beschränkt ist. Die näheren Bedingungen für die Aufstellung bedürfen des Abschlusses einer gesonderten Vereinbarung.

#### Wegeleitsystem, Beschilderung

Zur Orientierung der Reisenden bringt die UBB Polska an der Verkehrsstation ein dem Reisendenaufkommen angepasstes Wegeleitsystem an. Farbgebung und Designausprägungen bleiben der UBB Polska vorbehalten.

#### Reinigung

Die Reinigung erfolgt in Intervallen, die abhängig vom Reisendenaufkommen und Größe der Verkehrsstation sind. Das EVU/ ZB unterstützt die UBB Polska und meldet besondere Verunreinigungen an die betriebsführende Stelle der UBB Polska.

#### Abfallbehälter

Abfallbehälter werden im Zuge der Reinigung in regelmäßigen Abständen geleert. Das EVU/ ZB unterstützt die UBB Polska und meldet besondere Verunreinigungen an die betriebsführende Stelle der UBB Polska.

#### Wetterschutz

#### Sitzgelegenheit

### **5.3 Zusatzleistungen**

Die Erbringung von Leistungen, für die zusätzliche Gebühren erhoben werden, ist nicht vorgesehen.

## 6 Entgeltgrundsätze

### 6.1 Trassenpreissystem

Die Grundsätze für die Entgeltberechnung sowie die Entgelteinzeleätze für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska Sp. z o.o. und deren Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen werden im Internet unter <https://www.ubb-online.com/unternehmen/ubb-polska/> veröffentlicht.

### 6.2 Reservierungsentgelte

Für jede zugeteilte Zugtrasse, die vom Beförderer nicht genutzt wird, erhebt die UBB Polska Sp. z o. o. ein Reservierungsentgelt:

**Bis zum 30. Tag** vor dem zu stornierenden Verkehrstag:

25 % des Preises einer Trasse

**Nach dem 30. Tag** vor dem zu stornierenden Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt:

50 % des Preises einer Trasse

**Unter 24 Stunden** vor der Abfahrt:

Unter 24 Stunden vor der Abfahrt ist eine Stornierung nicht mehr möglich. Es ist der volle Trassenpreis zu entrichten.

### 6.3 Stationsentgelt

Die Nutzung der Verkehrsstation Świnoujście Centrum im Personenverkehr ist Bestandteil der Zugtrasse Świnoujście Centrum - Ahlbeck Staatsgrenze. Im Trassenpreis ist die Nutzung der Verkehrsstation bereits berücksichtigt. Ein gesondertes Stationsentgelt wird nicht erhoben.

### 6.4 Nutzungsentgelt

#### 6.4.1 Berechnungsgrundlage

Grundlage für die Entgeltberechnung der UBB Polska ist die Liste der Entgelte für Trassen.

#### 6.4.2 Umsatzsteuer

Vom EVU/ ZB zu zahlende Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

#### 6.4.3 Zahlungsbedingungen

Zahlungen sind auf ein von der UBB Polska zu bestimmendes Konto auf Kosten des EVU/ ZB zu überweisen und werden mit Zugang der Rechnung fällig.

#### 6.4.4 Ausschluss von Einwendungen

Einwendungen des EVU gegen die in Rechnung gestellten nutzungsabhängigen Preise oder Preisbestandteile hat es binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der UBB Polska schriftlich anzuzeigen. Die

Unterlassung rechtzeitiger Einwendungen gilt als Genehmigung. Die UBB Polska wird in ihren Rechnungen auf die Folgen einer unterlassenen rechtzeitigen Anzeige besonders hinweisen. Gesetzliche Ansprüche des EVU bei begründeten Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

## **6.4.5 Sicherheiten, Vorauszahlung, Bonitätsprüfungen**

### **6.4.5.1**

Die UBB Polska verlangt, für ihre Leistungen von den EVU/ ZB, mit Ausnahme der Zugangsberechtigten im Sinne des Art. 29a des polnischen AEG, eine angemessene Sicherheitsleistung im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des EVU/ ZB bestehen. Zweifel hieran bestehen:

- a) wenn das EVU/ ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
- c) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft eines zugelassenen Unternehmens für Wirtschaftsprüfung und Inkasso (z.B. Creditreform),
- d) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des EVU/ ZB,
- e) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität nahe legen, wie z. B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der UBB Polska bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.

### **6.4.5.2**

Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von einem Monatsentgelt. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich aus dem für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt. Sollte sich ein solches Monatsentgelt nicht ermitteln lassen, ist auf die durchschnittliche Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden Monatsentgeltes abzustellen.

### **6.4.5.3**

Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel gestellt werden, insbesondere durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder Bankgarantie jeweils auf erstes Anfordern einer in der Europäischen Union ansässigen Großbank gestellt werden, wobei die Insolvenzsicherheit Voraussetzung für die Akzeptanz dieser Sicherheit durch die UBB Polska ist.

### **6.4.5.4**


Kommt das EVU/ ZB einem nach Ziffer 6.4.5.1 berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die UBB Polska ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

### **6.4.5.5**

Das EVU/ ZB kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Bei nicht fristgerechter Vorauszahlung ist die UBB Polska ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Vorauszahlung erbracht ist.

### **6.4.5.6**

Die Vorauszahlungen werden immer in voller Höhe des Nutzungsentgelts oder in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet, wobei für die Ermittlungen der Höhe des voraussichtlichen Entgelts



in einem Monat Ziffer 6.4.5.2 entsprechend gilt. Sie sind mindestens fünf Bankarbeitstage vor Fälligkeit der jeweiligen Gegenleistung zu erbringen und werden bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet.

Die Verpflichtung zu Vorauszahlungen im Wege von Abschlagszahlungen, die mit einem EVU zur Vereinfachung der Abwicklung des Zahlungsverkehrs vereinbart werden, bleibt von dieser Vorschrift unberührt.

#### **6.4.5.7**

Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der UBB Polska werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

#### **6.4.5.8**

Die UBB Polska ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen.

## **7 Sonstige Bestimmungen**

### **7.1 Allgemeines**

#### **7.1.1 Abschluss der Verträge zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur**

##### **7.1.1.1**

Vor der erstmaligen Anmeldung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur hat das EVU/ ZB mit der UBB Polska einen Vertrag über die Infrastrukturnutzung abzuschließen, der die Grundsätze des Vertragsverhältnisses regelt („Grundsatz-INV“), Grundlage der auf dieser Basis abzuschließenden Einzelnutzungsverträge (Ziffer 7.1.1.2) ist. Die Regelungen dieses Grundsatz-INV werden Bestandteil der jeweils abzuschließenden Einzelnutzungsverträge.

Dieser Grundsatz-INV stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des Art. 31 des polnischen AEG dar.

##### **7.1.1.2**

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der UBB Polska und dem EVU/ ZB kommt wie folgt zustande:

a) Im Falle einer Anmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.1.1.11.3 durch das EVU/ den ZB.

b) Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots gemäß Ziffer 4.1.2.10 durch das EVU/ den ZB, spätestens jedoch gemäß Ziffer 4.1.2.7.2 mit der Übergabe der Teilangebote (z.B. durch Übermittlung einer Fahrplananordnung).

##### **7.1.1.3**

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrags wird dem EVU/ ZB das Nutzungsrecht an den Zugtrassen und der Verkehrsstation im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/ ZB besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag bzw. Nutzungstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit der UBB Polska zu vereinbaren.

##### **7.1.1.4**

§ 20 Abs. 1 Nr. 10 der polnischen EIBV bleibt unberührt.

#### **7.1.2 Umfang der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur**

##### **7.1.2.1 Nutzungszweck**

Die Nutzung von Trassen und der Verkehrsstation ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Beabsichtigt das EVU hiervon – auch kurzfristig – abzuweichen, ist vorher die schriftliche Zustimmung der im Grundsatz-INV genannten Ansprechpartner der UBB Polska einzuholen.

##### **7.1.2.2 Nutzungsdauer**

Grundlage für die Dauer der Nutzung von Trassen und der Verkehrsstation sind die anhand der vertraglich vereinbarten Leistungen erstellten und dem EVU zur Verfügung gestellten Fahrplanunterlagen.

Das EVU hat die benutzten Trassen fristgerecht freizumachen. Überschreitet das EVU aus von ihm zu vertretenden Gründen die vereinbarte Nutzungsdauer, wird die UBB Polska die Fahrzeuge des EVU entsprechend Ziffer 7.3 behandeln.

### **7.1.3 Nichtnutzung der Eisenbahninfrastruktur**

#### **7.1.3.1**

Bei Nichtnutzung von zugewiesenen Trassen nach Abschluss des jeweiligen Einzelnutzungsvertrages wird sofort ein Reservierungsentgelt bis zur vollen Höhe des jeweils vereinbarten Nutzungsentgeltes nach Maßgabe der Listen der Entgelte in ihrer jeweils gültigen Fassung erhoben. Nähere Erläuterungen zu diesem Verfahren, insbesondere zum Stornierungsverfahren, finden sich in Ziffer 6.2 der SNB UBB Polska.

#### **7.1.3.2**

Wird das Recht aus einem Einzelnutzungsvertrag innerhalb eines Monats nach Beginn der Netzfahrplanperiode oder des vereinbarten Nutzungsbeginns ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die das EVU/ der ZB zu vertreten hat, ist die UBB Polska berechtigt, den Einzelnutzungsvertrag nach Maßgabe des § 20 Abs. 1 Nr. 10 der polnischen EIBV zu kündigen.

### **7.1.4 Infrastrukturqualität**

#### **7.1.4.1**

Die wesentlichen Infrastrukturmerkmale entsprechen unter normalen Betriebsbedingungen während der Laufzeit des Einzelnutzungsvertrages unbeschadet Satz 2 dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck. Normale Betriebsbedingungen herrschen, solange auf dem betreffenden Streckenabschnitt keine Störungen oder Einschränkungen der Infrastruktureigenschaften auftreten.

Während der Laufzeit des Einzel-INV ist die UBB Polska berechtigt, zwingende Maßnahmen zur Sicherung bzw. Instandhaltung der Infrastruktur zu ergreifen, die aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse notwendig werden. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfanges ist vom EVU/ ZB hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Vertragsschluss objektiv nicht absehbar waren, die Belange der EVU/ ZB bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung der Nutzungsrechte der EVU/ ZB nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

#### **7.1.4.2**

Das für die Trassennutzung geschuldete Nutzungsentgelt wird bei nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastrukturmerkmale der Trasse gemindert. Die vertraglich vereinbarten Infrastrukturmerkmale ergeben sich dabei aus dem Einzelnutzungsvertrag sowie den SNB UBB Polska.

#### **7.1.4.3**

Wird eine Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauchs der Infrastruktur und damit des vertragsgemäßen Zustandes durch ein EVU/ ZB herbeigeführt, so erhält dieses EVU für diese Beeinträchtigung des vertragsgemäßen Gebrauches keine Minderung des Trassenpreises.

#### **7.1.4.4**

Das EVU/ ZB sollte die der Minderung der zugrundeliegenden Tatsachen unverzüglich, d.h. spätestens zwei Wochen nach der beeinträchtigten Trassennutzung, anzeigen. Unterlässt es die rechtzeitige Anzeige, so muss es nach Ablauf der Frist die tatsächlichen Voraussetzungen der Minderung nachweisen.

#### **7.1.4.5**

Besondere, über die bestehende Infrastrukturqualität hinausgehende Ausstattungs- und Leistungswünsche des EVU/ ZB sind hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der UBB Polska zu vereinbaren.

## **7.1.5 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten**

### **7.1.5.1**

Eine gesamthafte Übertragung der Rechte und Pflichten der UBB Polska auf eine Beteiligungsgesellschaft der UBB Polska, die ebenfalls als Infrastrukturbetreiber tätig ist, ist ohne Zustimmung des EVU/ ZB zulässig.

### **7.1.5.2**

Im Falle des Abschlusses eines Grundsatz-INV nach Ziffer 7.1.1.1 oder einer Einzelnutzungsvereinbarung nach Ziffer 7.1.1.2 a) durch einen ZB, der nicht EVU ist, zeigt dieser der UBB Polska unverzüglich, spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Abschlusses der Einzelnutzungsvereinbarung, an, welches von ihm gemäß Art. 43 Abs. 1 bzw. Abs. 2, Art. 44 des polnischen AEG zu benennende EVU in die Rechte und Pflichten des ZB aus den genannten Verträgen an Stelle des ZB eintritt und zu welchem Zeitpunkt der Eintritt wirksam werden soll.

## **7.1.6 Nuttermehrheit**

Sind aus einem Vertragsverhältnis mehrere EVU/ ZB berechtigt und/ oder verpflichtet, haften diese hinsichtlich der von ihnen übernommenen vertraglichen Pflichten als Gesamtschuldner; ihnen obliegt die Beachtung kartell- und wettbewerbsrechtlicher Vorschriften.

## **7.2 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien unter normalen Betriebsbedingungen**

### **7.2.1 Grundsatz**

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

### **7.2.2 Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk**

Für die Nutzung gilt neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen das netzzugangsrelevante und das betrieblich-technische Regelwerk der UBB Polska (Ziffer 2.3.3 sowie Anlagen 1 und 2 zu den SNB UBB Polska).

### **7.2.3 Anforderungen an das Personal des EVU**

#### **7.2.3.1**

Das eingesetzte Personal des EVU, soweit es sich um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, muss die Anforderungen der EBO der Bundesrepublik Deutschland erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen.

#### **7.2.3.2**

Das EVU stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung von Zugtrassen bzw. sonstigen Anlagen und Einrichtungen erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie Kenntnisse der Richtlinien und Unterlagen besitzt.

### **7.2.3.3**

Die UBB Polska vermittelt auf Wunsch dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die Möglichkeit zum Erwerb der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse.

### **7.2.3.4**

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

### **7.2.3.5**

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU. Ziffer 7.1.5 bleibt unberührt.

## **7.2.4 Arbeitsschutz**

Das EVU/ ZB und die UBB Polska arbeiten im Sinne des Art. 207 § 1 des polnischen Arbeitsgesetzes zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen.

Das EVU/ ZB stellt sicher, dass seine Beschäftigten vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten in Betrieben der UBB Polska und danach jährlich zum 01.06. hinsichtlich der Gefahren für ihre Sicherheit und Gesundheit angemessene Anweisungen erhalten haben. Das EVU/ ZB weist dies ggf. nach. Die UBB Polska behält sich vor, sich darüber i. S. des Art. 207 § 2 des polnischen Arbeitsgesetzes zu vergewissern.

## **7.2.5 Betriebliche Informationen zu einzelnen Nutzungen**

### **7.2.5.1 Informationen der UBB Polska an das EVU**

Die UBB Polska stellt sicher, dass für das EVU unverzüglich ab Kenntnis vor Abfahrt des Zuges/ der Züge Informationen über den Zustand der benutzten Infrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen bzw. Signalisierungsänderungen), soweit sie die von ihm angemeldete Trasse betreffen, bereit stehen.

Darüber hinaus informiert die UBB Polska auf Wunsch des EVU über den Verlauf der Leistungserstellung im Rahmen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerkes (bisheriger Fahrtverlauf, jeweiliger Standort des Zuges, Abweichungen vom Fahrplan).

Die Informationen der UBB Polska an die für die Betriebsleitung des EVU/ ZB verantwortlichen Personen oder Stellen können auf Verlangen des EVU/ ZB zusammengefasst oder lediglich bei Bedarf übermittelt werden.

Näheres regelt Ziffer 3.4 der SNB UBB Polska.

### **7.2.5.2 Informationen des EVU an die UBB Polska**

Das EVU stellt sicher, dass die UBB Polska rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des EVU zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, außergewöhnlich hohes Reisenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),



d) andere, ggf. für die Leistungsabrechnung oder -statistik notwendige Angaben.

Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat das EVU der UBB Polska rechtzeitig die Abfahrbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks im Sinne von Ziffer 7.2.2 zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der UBB Polska in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung dieser Richtlinien, insbesondere eine abgeschlossene wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des EVU aus Ziffer 7.2.6 zu unterstellen.

### **7.2.5.3 Betriebliche Ansprechpartner**

Im Grundsatz-INV sind die für die Disposition in Transport-/ Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung (z.B. Telefon, Fax, Email) unter normalen Betriebsbedingungen sowie bei Störungen in der Betriebsabwicklung (Ziffer 7.4) festzulegen, soweit diese nicht in den Richtlinien gem. Ziffer 7.2.2 festgelegt sind.

### **7.2.5.4 Sonstiges**

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt über die Vollständigkeit des Regelwerks bzw. von Unterlagen im Sinne von Ziffer 7.2.2 und außerdem - auch während der Fahrt – über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten zu informieren.

Es stellt sicher, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der UBB Polska entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, im Namen des EVU verbindliche Erklärungen abzugeben sowie betriebliche Entscheidungen zu treffen.

## **7.2.6 Anforderungen an Fahrzeuge des EVU**

### **7.2.6.1**

Die im Regelbetrieb zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Abnahme der EBO in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Strecken und Anlagen entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein.

### **7.2.6.2**

Andere als die für den Regelbetrieb verwendeten Fahrzeuge müssen ebenfalls den Vorschriften nach Ziffer 7.2.6.1 entsprechen und dürfen nur mit Zustimmung der UBB Polska und nach Regelung der Einsatzbedingungen zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU Fahrzeuge ohne Zustimmung, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden.

Jedes Schienenfahrzeug muss ein technisches Eignungszeugnis besitzen, welches vom Beförderer ausgestellt wird und bestätigt, dass das Schienenfahrzeug technisch geeignet ist.

### **7.2.6.3**

Für die den Bestimmungen der EBO entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich das EVU verantwortlich. In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten insoweit als Fahrzeuge des EVU. Wird die UBB Polska gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten in Anspruch genommen, gilt Ziffer 7.4.1, Satz 2 entsprechend.

### **7.2.6.4**

Erfordert ein Verstoß des EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 7.2.2 oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des EVU, setzt das EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die UBB Polska

das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des EVU durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 7.2.8 gilt entsprechend.

## **7.2.7 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen**

### **7.2.7.1**

Die UBB Polska bzw. das von ihr dazu legitimierte Personal kann, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (z. B. nicht bei Ausbildungs- oder Prüfungsfahrten des EVU) nach vorheriger Abstimmung in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

## **7.2.8 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis**

### **7.2.8.1**

Die UBB Polska kann sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, ob

- a) das EVU den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,
- b) das EVU seinen - sich insbesondere aus den Ziffern 7.2.1 bis 7.2.4 ergebenden – vertraglichen Verpflichtungen nachkommt.

Zu diesem Zweck kann das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der UBB Polska in ihrem Betriebsführungsbereich, dem Personal des EVU Anweisungen erteilen. Das Personal des EVU hat die Anweisungen der UBB Polska zu befolgen.

### **7.2.8.2**

Auf Nachfrage weist das EVU nach, dass es die ihm bzw. seinen Personalen obliegenden Verpflichtungen gemäß den Ziffern 7.2.2 und 7.2.3 erfüllt.

## **7.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien bei Störungen der Betriebsabwicklung**

### **7.3.1 Betriebsstörungen**

#### **7.3.1.1**

Betriebsstörungen umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse.

#### **7.3.1.2**

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat das EVU unverzüglich der UBB Polska zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu erwarten sind.

### **7.3.1.3**

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, informiert die UBB Polska das EVU nach den Bestimmungen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerkes (Ziffer 7.2.2).

### **7.3.1.4**

Die UBB Polska wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien gem. Anlage 1 der SNB UBB Polska an.

## **7.3.2 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (z. B. Verspätungen oder Umleitungen) insbesondere aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelt- oder Witterungseinflüssen, unabwendbaren Ereignissen und Arbeitskämpfmaßnahmen im Bereich der Vertragspartner sowie anderer Eisenbahnunternehmen gehören zum allgemeinen Betriebsrisiko. Sie gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon betroffenen Vertragspartners und berechtigen diesen nicht zur Verweigerung seiner vertraglichen Rechte und Pflichten. Ziffer 7.1.4 der SNB UBB Polska bleibt hiervon unberührt. Die UBB Polska wendet die Richtlinien an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten.

## **7.3.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen**

Die UBB Polska trifft unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen EVU alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Sie berücksichtigt Wünsche des EVU nach betrieblichen Dispositionen für seine Verkehre, soweit dies mit dem Ziel gemäß Satz 1 vereinbar ist, sich Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU nicht ergeben oder diese keine Einwendungen gegen solche Auswirkungen erhoben haben.

## **7.3.4 Räumung der benutzten Infrastruktur**

### **7.3.4.1**

Das Aufgleisen havariierter Fahrzeuge des EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die UBB Polska nach vorheriger Mitteilung durch das EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die UBB Polska ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der UBB Polska erfordert, zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen (z. B. Lauffähigkeitsuntersuchungen für entgleiste Fahrzeuge) von befugtem Personal des EVU durchgeführt werden.

## **7.3.5 Gefahren für die Umwelt**

### **7.3.5.1 Umweltgefährdende Einwirkungen**

Kommt es im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des EVU zu umweltgefährdenden Emissionen oder werden umweltgefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in Infrastrukturbestandteile der UBB Polska eingetragen oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat das EVU unverzüglich den jeweils zuständigen FdI zu verständigen. Dieser veranlasst die notwendigen Maßnahmen und übernimmt die weitere Benachrichtigung entsprechend festgelegter Meldewege, wobei diese Meldung die Verantwortung des EVU für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegenden gesetzlichen Pflichten (z. B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt lässt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung der Verkehrsstation der UBB Polska oder Teilen von diesen notwendig, trägt das verursachende EVU die Kosten. Das EVU führt alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind. Die UBB Polska ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des EVU durchführen zu lassen. Ist eine Zuordnung nicht möglich, so bestimmt sich die Haftung nach Ziffer 7.4.2.

### **7.3.5.2 Betanken von Schienenfahrzeugen**

Das Betanken von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahninfrastruktur der UBB Polska ist untersagt, da keine hierfür eingerichteten Stellen vorhanden sind. Im Falle eines Verstoßes hat das EVU der UBB Polska eventuelle Schäden zu ersetzen und die UBB Polska von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter freizustellen.

### **7.3.5.3 Inanspruchnahme der UBB Polska als Zustandsstörerin**

Ist die UBB Polska ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU - auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der UBB Polska entstehenden Kosten. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

## **7.4 Haftung**

### **7.4.1 Grundsatz**

#### **7.4.1.1**

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit diese Nutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

#### **7.4.1.2**

Im Verhältnis zwischen UBB Polska und EVU/ ZB wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 2.000 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.

### **7.4.2 Unbekannter Schadensverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, durch welchen Vertragspartner ein Schaden bei Dritten verursacht worden ist, haften beide Vertragspartner zu gleichen Teilen. Haften weitere EVU aufgrund dieser Klausel für das betreffende Schadenereignis, ist dies bei der Bemessung des Haftungsbetrags entsprechend zu berücksichtigen.

### **7.4.3 Haftpflichtversicherung**

Das EVU weist vor Aufnahme des Verkehrs nach, dass es eine den Anforderungen des Art. 47 Abs. 7 des polnischen AEG in ihrer jeweils geltenden Fassung entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen hat, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund - ergeben können. Es weist den Fortbestand zum 01.06. jedes Jahres nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der UBB Polska unverzüglich an.

### **7.4.4 Verzug**

#### **7.4.4.1**

Befindet sich das EVU/ der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung (Ziffer 6.4.5.1) weiterhin im Verzug (im Sinne des polnischen Zivilrechts) und kommt es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die UBB Polska aus der Sicherheit (Ziffer 6.4.5.3) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gemäß Ziffer 7.3 geltend machen, sofern die Forderungen der Höhe und dem Grunde nach unbestritten sind. Ansonsten

ist die UBB Polska berechtigt, Vorauszahlung gemäß Ziffer 6.4.5.6 zu verlangen. Einer weiteren Ankündigung bedarf es nicht.

#### **7.4.4.2**

Bei Zahlungsverzug hat das EVU/ ZB Verzugszinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz zu zahlen. Des Weiteren werden für jede schriftliche Mahnung 50,00 EURO als pauschalierte Mahnkosten erhoben.

#### **7.4.5 Ungerechtfertigte Preisvorteile**

Preisvorteile aufgrund der Liste der Entgelte für Trassen werden widerrufen, wenn ihre Voraussetzungen nicht erfüllt werden oder entfallen sind. Zu Unrecht gewährte Preisvorteile sind zurückzuzahlen.

#### **7.4.6 Aufrechnungsbefugnis der Vertragspartner**

Das EVU/ der ZB kann gegen Forderungen der UBB Polska nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

□

## Anlage 1 zu den SNB der UBB Polska Netzzugangsrelevantes Regelwerk - Zusammenstellung

Seite 1 von 2

Regelwerksnummer	Regelwerkstitel	Gültig ab	Bemerkungen
------------------	-----------------	-----------	-------------

**Grundsatz: In den folgenden Regelwerken ist die Wortgruppe "DB Netz AG" durch die Wortgruppe "Usedomer Polska sp. z o. o." zu ersetzen!**

<b>124</b>	<b>Brandschutz</b>		
124.0600	Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge; Grundsätze	05.04.2016	
124.0600A01	Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven	05.04.2016	
124.0600V01	Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven	05.04.2016	
<b>402</b>	<b>Trassenmanagement</b>		
402.0101	Grundsätze	15.04.2008	
402.0202UBB	Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	11.04.2012	
402.0202A01UBB	Trassenanmeldung Netzfahrplan	11.04.2012	
402.0202A02UBB	Trassenanmeldung Gelegenheitsverkehr	11.04.2012	
402.0202A03UBB	Trassenanmeldung Baumaschinen/sonstige Nebenfahrzeuge	11.04.2012	
402.0202V01pl	Anmeldung zum Netzfahrplan	08.02.2012	
402.0202V02pl	Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr	08.02.2012	
402.0202V03pl	Trassenanmeldung für Baumaschinen / sonstige Nebenfahrzeuge	08.02.2012	
402.0202V04pl	Trassenanmeldung für außergewöhnliche Transporte mit Beförderungszusage	08.02.2012	
402.0202V05	Anforderungsprofil für Fahrdynamische Triebfahrzeugdaten	15.12.2019	
402.0203	Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	13.12.2020	überarbeitet
402.0203A01	Übergangszeiten im Netzfahrplan	15.12.2019	
402.0204	Planungsprocedere; Planungsprocedere für Gelegenheitsverkehr	10.12.2017	
402.0205	Planungsprocedere; Nutzung der Bahnanlagen unter betrieblichen Sonderbedingungen	09.12.2018	
402.0206	Planungsprocedere; Abweichungen von Planungsparametern	10.12.2017	
402.0207	Planungsprocedere; Nummerierung der Züge, Zugteilung und Verwendung von Zugnummern	27.07.2015	

## Anlage 1 zu den SNB der UBB Polska Netzzugangsrelevantes Regelwerk - Zusammenstellung

Seite 2 von 2

Regelwerksnummer	Regelwerkstitel	Gültig ab	Bemerkungen
402.0220	Planungsprocedere; Bezug von Fahrplänen für Zugfahrten	15.12.2019	
402.0305	Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren	13.12.2020	überarbeitet
402.0305A01	Bauzuschlagskarte (Beispiel)	09.12.2018	
402.0305A02	Musterschreiben (Veranstaltungen)	09.12.2018	
402.0305A03	Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (Beispiel)	09.12.2018	
402.0305A04	Übergabeblatt (Beispiel)	09.12.2018	
402.0305A05	Fahrplananordnung (Beispiel)	09.12.2018	
402.0305A06	Aufgabenverteilung bei der Planung und Durchführung von Schienenersatzverkehr	10.12.2017	
402.0305A08	Baubedingte zusätzliche Leistungen beantragen	09.12.2018	
<b>423pl</b>	<b>Notfallmanagement der UBB Polska</b>		
423pl	Notfallmanagement der UBB Polska	01.09.2018	
<b>810</b>	<b>Technischer Netzzugang für Fahrzeuge; Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes</b>		
810.0400	Probefahrten, Messfahrten, Überführungsfahrten	10.12.2017	
810.0400A01	Nichtöffentliche Einsatzarten - Überblick	12.04.2016	
810.0400A02	Dokumentation Probefahrt - Hinweise und Inhaltsverzeichnis	09.12.2018	
810.0400A03	Merkblatt Messfahrt	18.07.2008	
810.0400A04	Leistungsaufwand des Abstimmungsverfahrens bei der DB Netz AG	18.07.2008	
<b>TNB</b>	<b>Technische Netzzugangsbedingungen</b>		
TNB	Technische Netzzugangsbedingungen - Gültig für die Infrastruktur der DB Netz AG	13.12.2020	überarbeitet



## Anlage 2 zu den SNB der UBB Polska Betrieblich-technischen Regelwerk

Seite 1 von 1

### **Betrieblich-technisches Regelwerk der UBB Polska:**

Das betrieblich-technische Regelwerk der UBB Polska entspricht dem der UBB sowie der DB Netz AG und ist Bestandteil der SNB UBB Polska.

Das aktuell gültige betrieblich – technische Regelwerk wird kostenfrei im Internet unter

[https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4653002/bdebd47d720d56d50ee0cd6aabdbcb63/SNB\\_2021\\_Anlage\\_2-4-3-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4653002/bdebd47d720d56d50ee0cd6aabdbcb63/SNB_2021_Anlage_2-4-3-data.pdf)

zur Verfügung gestellt.

Bei der UBB Polska zur o. g. Aufstellung abweichend nicht oder zusätzlich gültiges betrieblich-technisches Regelwerk ist unter

[www.ubb-online.com/de/unternehmen/netzzugang](http://www.ubb-online.com/de/unternehmen/netzzugang)

als Zusammenstellung einzusehen.

### **Änderungen im betrieblich-technischen Regelwerk der UBB Polska:**

Das betrieblich-technische Regelwerk wird bei Bedarf einmal jährlich aktualisiert. Weitergehende Informationen zu Aktualisierungen des betrieblich-technischen Regelwerks werden im Internet zur Verfügung gestellt:

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

Da EVU/ZB nur über die Schienenwege der DB Netz AG und der UBB auf die Infrastruktur der UBB Polska gelangen, werden diese über anstehende Aktualisierungen des betrieblich-technisch Regelwerks im Rahmen des Änderungsverfahrens durch die DB Netz AG informiert.

