

Bahnbetriebswerk Angermünde – Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der zI-traktion GmbH –

Allgemeiner Teil (NBS AT)

gültig ab 01.11.2025

Der Allgemeine Teil der Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der zI-traktion GmbH entspricht inhaltlich den Empfehlungen des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) mit Stand vom 01.05.2024.

Inhalt

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	3
1.	Zweck und Geltungsbereich	3
2.	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	4
2.1.	Genehmigung	4
2.2.	Haftpflichtversicherung	5
2.3.	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	5
2.4.	Anforderungen an die Fahrzeuge	6
2.5.	Finanzgarantie	6
3.	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	7
3.1.	Allgemeines	7
3.2.	Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen	8
3.3.	Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen	8
4.	Nutzungsentgelt	9
4.1.	Bemessungsgrundlage	9
4.2.	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	9
4.3.	Umsatzsteuer	9
4.4.	Zahlungsweise	9
4.5.	Aufrechnungsbefugnis	9
5.	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	9
5.1.	Grundsätze	9
5.2.	Informationen zu den vereinbarten Nutzungen	10
5.3.	Störungen in der Betriebsabwicklung	10
5.4.	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	11
5.5.	Mitfahrt im Führerraum	11
5.6.	Veränderungen betreffend Eisenbahninfrastruktur	11
5.7.	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	12
6.	Haftung	12
6.1.	Grundsatz	12
6.2.	Mitverschulden	12
6.3.	Haftung der Mitarbeiter	13
6.4.	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	13
6.5.	Abweichung von der vereinbarten Nutzung	13
7.	Gefahren für die Umwelt	13
7.1.	Grundsatz	13
7.2.	Umweltgefährdende Einwirkungen	14
7.3.	Bodenkontaminationen	14
7.4.	Ausgleichspflichten zwischen EIU und EVU	14

0. Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
DVO (EU) 2017/2177	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1)
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahme-genehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
H-NBS-BT	Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
HPfIG	Haftpflichtgesetz
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich:
 - diskriminierungsfreie Benutzung von Serviceeinrichtungen
 - diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen
- 1.2 Die Nutzungsbedingungen gelten für die gesamte Geschäftsbeziehung, die sich aus der Nutzung der Serviceeinrichtung Bahnbetriebswerk Angermünde ergeben.
- 1.3 Die Nutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (NBS-AT) und einen unternehmensspezifischen Teil (NBS-BT).

- 1.4 Die NBS-AT ergänzende sowie etwaige von den NBS-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den NBS-BT. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den EIU.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Fahrzeughalter.
- 1.7 Allein rechtsverbindlich sind die Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache. Werden die Nutzungsbedingungen in einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union veröffentlicht, dient dies lediglich der besseren Information von Zugangsberechtigten.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1. Genehmigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:

- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);

- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG erbringen.

- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG).

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG erbringen.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.
- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.
- 2.1.5 Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite (www.eba.bund.de) zur Verfügung.

2.2. Haftpflichtversicherung

- 2.2.1. Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.
- 2.2.2. Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.
- 2.2.3. Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.

2.3. Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1. Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2. Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3. Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das EIU verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt,

wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

2.4. Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen im Sinne der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung verfügen; § 42 Abs. 2 und 5 EIGV bleiben unberührt. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2. Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der be-nutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3. Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des EIU.

2.5. Finanzgarantie

- 2.5.1. Das EIU kann den Zugang zu Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, von einer angemessenen Finanzgarantie abhängig machen, wenn der Zugangsberechtigte es innerhalb der letzten drei Jahre wiederholt versäumt hat, das Entgelt für bereits gewährte und in Anspruch genommene Zugangs-rechte zu entrichten. Säumnis liegt vor, wenn das Entgelt nicht fristgerecht entrichtet wurde. Satz 1 gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstaben a und c ERegG.
- 2.5.2. Angemessen ist eine Finanzgarantie in Höhe des jeweils in einem Monat (Garantiezeit-raum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsge-mäß in Anspruch genommene Leistungen. Dabei gilt Folgendes:
 - 2.5.2.1. Eine Finanzgarantie ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist eine Finanzga-rantie jeweils in Höhe des für den Folgemonat voraussichtlich insgesam-t zu entrich-tenden Entgeltes zu leisten.
 - 2.5.2.2. Werden für einen Garantiezeitraum, für den bereits eine Finanzgarantie erbracht wur-de, weitere Leistungen beantragt, ist eine zusätzliche Finanzgarantie für das hierfür vo-raussichtlich zu entrichtende Entgelt zu leisten.

- 2.5.3. Die Finanzgarantie kann durch Vorauszahlung, nach § 232 BGB oder durch Bürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vo-rausklage) eines Finanzinstituts erbracht werden. Die Bürgschaft eines Finanzinstituts, welches von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.4. Das EIU macht sein Verlangen nach einer Finanzgarantie in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Finanzgarantie gilt Folgendes:
 - 2.5.4.1. Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Finanzgarantie binnen fünf Arbeitstagen nach Zugang des Garantieverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein. Arbeitstage sind alle Tage außer gesetzlich geschützte Feiertage am Sitz des EIU, Samstage und Sonntage.
 - 2.5.4.2. Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Finanzgarantie spätestens zwei Arbeitstage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
 - 2.5.4.3. Ist Entgelt für weitere in einen Garantiezeitraum, für den bereits eine Finanzgarantie erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die darauf entfallende Finanzgarantie spätestens zwei Arbeitstage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Finanzgarantie jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.5. Kann das EIU die rechtzeitige Erbringung der Finanzgarantie nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Finanzgarantie nachweislich erbracht worden ist.

3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1. Allgemeines

- 3.1.1. Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2. Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des EIU.
- 3.1.3. Alle weiteren Informationen, die für die Benutzung der Serviceeinrichtung erforderlich sind, stellt das EIU dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 3.1.4. Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2. Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen

- 3.2.1. Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Service-einrichtungen richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2. Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich unter Setzung einer angemessenen Frist für die Übermittlung der fehlenden oder berichtigenden Angaben nach.
- 3.2.3. Mangelfreie Anträge beantwortet das EIU innerhalb der von der Regulierungsstelle festgelegten Fristen¹, im Übrigen nach Maßgabe des Artikel 9 DVO (EU) 2017/2177.

3.3. Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen

- 3.3.1. Erhält das EIU einen Antrag auf Zugang zur Serviceeinrichtung oder die Erbringung einer Leistung, der mit einem anderen Antrag unvereinbar ist oder bereits zugewiesene Kapazität der Serviceeinrichtung betrifft, richtet sich das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren nach der DVO (EU) 2017/2177 sowie etwaigen ergänzen-den Regelungen in den NBS-BT. Nach Maßgabe der Artikel 10 bis 12 DVO (EU) 2017/2177 geht das EIU mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:
 - 3.3.1.1. Das EIU nimmt Verhandlungen mit einem oder mehreren von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf. Es kann unter Hinweis darauf, dass bilaterale Verhandlungen abgelehnt werden können, einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Das EIU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen abgelehnt wurden oder nicht zum Erfolg geführt haben.
 - 3.3.1.2. Können Anträge nach dem Koordinierungsverfahren nicht miteinander in Einklang gebracht werden, richtet sich die Entscheidung des EIU nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen festgelegten Vorrangkriterien für die Kapazitätszuweisung.
 - 3.3.1.3. Kann einem Antrag nicht entsprochen werden, prüfen das EIU und der Zugangsberechtigte gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen, sofern nicht der Zugangsberechtigte das EIU auffordert, keine tragfähigen Alternativen anzugeben und auf die gemeinsame Prüfung zu verzichten.
 - 3.3.1.4. Ein Zugangsberechtigter, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt wurde, kann bei Vorliegen der weiteren gesetzlichen Voraussetzungen Beschwerde auf Kapazitäts-zuweisung bei der Regulierungsbehörde einlegen (Artikel 13 Abs. 1 DVO (EU) 2017/2177, § 13 Abs. 3 Satz 1 ERegG).

¹ Bundesnetzagentur, Beschlusskammer 10, Beschluss vom 08.10.2019 – BK10-19-0165_Z (https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2019/2019_bis0199/BK10-19-0165_Z_Beschluss.html)

4. Nutzungsentgelt

4.1. Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze nebst den Entgelten des EIU. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in den NBS-BT. Die Darlegung der Entgelte erfolgt in der als Anlage zu den NBS genommenen Liste der Entgelte.

4.2. Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangs-berechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch das EIU.

4.3. Umsatzsteuer

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

4.4. Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5. Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn die Forderungen des Aufrechnenden unbestritten oder rechts-kräftig festgestellt sind.

5. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1. Grundsätze

- 5.1.1. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahn-infrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3. Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit

betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2. Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1. Das EIU stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - 5.2.1.1. den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Betrieb des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signal-änderungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - 5.2.1.2. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - 5.2.1.3. Leistungseinschränkungen (z. B. Ausfall von Umschlageinrichtungen oder Fahrgastinformationssystemen),
 - 5.2.1.4. Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.
- 5.2.2. Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - 5.2.2.1. die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegen-über der beantragten Nutzung),
 - 5.2.2.2. etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - 5.2.2.3. Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränkte Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen),
 - 5.2.2.4. Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen

5.3. Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1. Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebs-abwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.
- 5.3.2. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.
- 5.3.3. Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese

Regelungen sind als Bestandteile der Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

- 5.3.4. Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.3 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 5.3.5. Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des EIU – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6. Das EIU hat Leistungseinschränkungen und Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Umschlageneinrichtungen, Fahrgastinformationssystemen, Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

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

5.5. Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1. Das EIU bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6. Veränderungen betreffend Eisenbahninfrastruktur

Das EIU ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertrag-liche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7. Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1. Das EIU kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jederzeit durchführen. Es führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2. Das EIU informiert über Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jeweils unverzüglich. Dies gilt nicht im Falle von Ad-hoc-Maßnahmen, die nur mit kurzzeitigen oder sonst geringfügigen Nutzungseinschränkungen verbunden sind. Der Informationsweg ergibt sich aus dem Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.
- 5.7.3. Für Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.

6. Haftung

6.1. Grundsatz

- 6.1.1. Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2. Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.
- 6.1.3. Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2. Mitverschulden

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

6.3. Haftung der Mitarbeiter

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

6.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim EIU oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

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

6.5. Abweichung von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 ERegG nichts anderes geregelt ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7. Gefahren für die Umwelt

7.1. Grundsatz

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

7.2. Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebs-durchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des EIU zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3. Bodenkontaminationen

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

7.4. Ausgleichspflichten zwischen EIU und EVU

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Hat das EIU zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

**Bahnbetriebswerk Angermünde
– Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
der zI-traktion GmbH –**

Besonderer Teil (NBS BT)

gültig ab 01.11.2025

Inhalt

0.	Allgemeine Informationen	3
0.1.	Verzeichnis der Abkürzungen	3
0.2.	Zweck und Geltungsbereich	3
0.3.	NBS-Allgemeiner Teil	4
0.4.	NBS-Besonderer Teil	4
0.5.	Geschäftsverbindung	4
0.6.	Voraussetzung zur Nutzung der Serviceeinrichtungen	4
1.	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	4
1.1.	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT	4
1.2.	Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT	5
1.3.	Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT	5
1.4.	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT	5
1.5.	Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT	5
1.6.	Zu Punkt 3.3 NBS-AT	5
1.7.	Zu Punkt 4.1 NBS-AT	6
1.8.	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT	6
1.9.	Zu Punkt 5.2.1 und 5.3.1 NBS-AT	6
1.10.	Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT	6
1.11.	Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT	6
2.	Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen	7
3.	Entgelte	7
3.1.	Grundsatz	7
3.2.	Leistungsabhängige Entgeltregelungen	7
3.3.	Anreizsystem	7
3.3.1.	Grundsätze	7
3.3.2.	Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit	8
3.3.3.	Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit	8
4.	Sonstiges	9
5.	Anlagen	9
5.1.	Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde	9
5.2.	Bahnbetriebswerk Angermünde – Leistungsbedingungen der zl-traktion GmbH – Preis- und Leistungsliste	9

0. Allgemeine Informationen

0.1. Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
DVO (EU) 2017/2177	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1)
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahme-genehmigungen für das Eisenbahnsystem (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
H-NBS-BT	Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
HPfIG	Haftpflichtgesetz
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

0.2. Zweck und Geltungsbereich

Mit den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlicht zI-traktion GmbH die Benutzungsbedingungen für die zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

Die NBS sind unterteilt in einen Allgemein Teil (NBS-AT) und einen Besonderen Teil (NBS-BT).

0.3. NBS-Allgemeiner Teil

Die NBS-AT entsprechen einer Empfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen zl-traktion GmbH und Zugangsberechtigten.

0.4. NBS-Besonderer Teil

Die NBS-BT behandeln in Ergänzung zu den NBS-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

0.5. Geschäftsverbindung

Die NBS-AT und NBS-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen zl-traktion GmbH und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

0.6. Voraussetzung zur Nutzung der Serviceeinrichtungen

Voraussetzung zur Nutzung der Serviceeinrichtungen ist der Abschluss des Vertrages Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der zl-traktion GmbH und dem Zugangsberechtigten.

Ansprechpartner für die zl-traktion GmbH sind im Vertrag Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der zl-traktion GmbH genannt.

Die gesamte Infrastruktur ist Videoüberwacht, Aufzeichnungen werden DSGVO-konform behandelt, und dienen der Erfassung von Fahrzeugen, die das Gelände befahren und der Gefahrenabwehr zur Erkennung von betriebsfremden Personen auf dem Betriebsgelände. Alle Zugangsberechtigte erkennen die Aufzeichnung der Bewegungen auf dem Betriebsgelände im Rahmen der genannten Punkte vorbehaltlos an und können daraus keinerlei Forderungen ableiten. Sofern kein Einverständnis/ keine stillschweigende Zustimmung vorausgesetzt werden kann, hat der Zugangsberechtigte zur Vermeidung das Betriebsgelände zu meiden.

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1. Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT

Die für die jeweiligen Serviceeinrichtungen gelten Bau- und Betriebsvorschrift ist in der „Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde“ unter Abschnitt 4 beschrieben.

1.2. Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT

Die für die jeweiligen Serviceeinrichtungen gelten Bau- und Betriebsvorschrift ist in der „Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde“ unter Abschnitt 4 beschrieben.

1.3. Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT

Die für die jeweilige Serviceeinrichtung zu verwendende Telekommunikationseinrichtung ist in der „Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde“ beschrieben.

1.4. Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT

Die Kommunikationssysteme der benutzten Schienenwege sind in der Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde im Abschnitt beschrieben.

1.5. Zu Punkt 3.2.1 NBS-AT

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen ist durch den Zugangsberechtigten schriftlich im Voraus beim verantwortlichen Ansprechpartner der Serviceeinrichtung zu beantragen. Der formlose Antrag erfolgt mittels Email an dispo@bw-angermuende.de.

Es empfiehlt sich den formlosen Antrag mindestens 5 Werktage im Voraus zu stellen. Aus dem formlosen Antrag müssen alle benötigten Informationen hervorgehen. Fehlende Angaben fordert die ZLT beim Zugangsberechtigten nach. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, die fehlenden Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Ist dies nicht der Fall, wird der formlose Antrag als nicht fristgerecht behandelt. Vollständig und fristgerecht vorliegende formlose Anträge sind für die Beteiligten verbindlich. Ändert der Zugangsberechtigte den Inhalt seines formlosen Antrages später ganz oder teilweise, geht die Gefahr der nicht Realisierbarkeit des formlosen Antrages auf den Zugangsberechtigten über.

Folgende Informationen werden für den formlosen Antrag benötigt:

- Kontaktdaten (Firma, Email, Telefon, Ansprechpartner/ einbezogenes EVU zur Lösung von Nutzungskonflikten)
- Nutzungszeitraum/- dauer
- Nutzungszweck
- Fahrzeug-Nummer
- Ankunftszeit an der Serviceeinrichtung
- Abfahrtszeit aus der Serviceeinrichtung

1.6. Zu Punkt 3.3 NBS-AT

a) Die ZLT versucht über Anträge unverzüglich zu entscheiden und miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen im Einvernehmen mit den Kunden zu lösen. Ist durch Verhandlungen (siehe: NBS-AT 3.3) keine einvernehmliche Lösung zu erzielen, werden Kapazitäten nach folgender Reihenfolge vergeben:

1. Anträge auf eine langfristige Nutzung (Aufträge außerhalb von einer regulären Durchlaufzeit von 1-3 Monaten / Auftragsverhältnisse Reparatur und Instandhaltung)

2. Andere gleichrangige Anträge werden entsprechend der Reihenfolge des Antragseingangs behandelt.

b) Die ZLT beantwortet schriftliche Anträge einschließlich Ad-hoc-Anträge unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb einer Frist von fünf Arbeitstagen. Die Bearbeitungsfrist verlängert sich nicht um die Prüfung auf technische Kompatibilität (Ziffer 2.4.3). Ist die Bearbeitung besonders aufwändig, kann die ZLT (entsprechend den Vorgaben aus der Allgemeinverfügung der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur zur Festlegung von Bearbeitungsfristen von Nutzungsanträgen vom 27.08.2019 (Geschäftszeichen BK10-19- 0165_Z)) von der Frist abweichen.

c) Die vorbenannte Bearbeitungsfrist beginnt erst dann zu laufen, wenn die technische Kompatibilität der Fahrzeuge mit den Einrichtungen und der Ausrüstung der ZLT geprüft wurde und der Antragsteller darüber unterrichtet wurde. Die Prüfung auf technische Kompatibilität der Fahrzeuge mit den Einrichtungen und der Ausrüstung der ZLT dauert bis zu zehn Arbeitstage.

1.7. Zu Punkt 4.1 NBS-AT

Die ZLT stellt ihre Entgeltgrundsätze im Abschnitt 3 NBS-BT Entgeltgrundsätze und Entgeltregelungen dar.

1.8. Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT

Bei Störungen und insbesondere gefährlichen Ereignissen ist die Betriebsdisposition der ZLT unverzüglich zu informieren. Die Betriebsdisposition ist befugt innerhalb kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen zu treffen. Mit ihr ist das weitere Vorgehen abzustimmen. Sie wird ggf. weitere Maßnahmen einleiten und die nötigen Stellen informieren.

1.9. Zu Punkt 5.2.1 und 5.3.1 NBS-AT

Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass die ZLT eine aktuelle Telefonnummer und Emailadresse für die Kommunikation in den in 5.2.1 NBS-AT genannten Fällen übergibt. Der Zugangsberechtigte hat seinerseits Abweichungen gemäß 5.2.2 NBS-AT unverzüglich der Betriebsdisposition zumindest telefonisch mitzuteilen.

1.10. Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT

Etwaige Nutzungseinschränkungen von Serviceeinrichtungen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden den betroffenen Zugangsberechtigten rechtzeitig per E-Mail mitgeteilt.

1.11. Zu Punkt 6.1.1 NBS-AT

Die ZLT haftet nicht für Schäden an abgestellten Fahrzeugen, die durch Dritte verursacht wurden (z.B. Graffiti, Vandalismus).

2. Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen

Die Infrastrukturbeschreibung mit den enthaltenen Zugangsbedingungen sind in der Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde beschrieben.

3. Entgelte

3.1. Grundsatz

Grundsätzliche Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtung sind in der Entgeltliste als Anlage „Bahnbetriebswerk Angermünde – Leistungsbedingungen der zl-traktion GmbH - Preis- und Leistungsliste“ geregelt.

Sämtliche Regelungen der NBS-AT, NBS-BT, Entgelt-Liste und Bedienanweisung, sowie alle darin benannten Regelungen, Verordnungen, Gesetze und Anweisungen werden automatisch anerkannt und akzeptiert mit Befahren der Infrastrukturanlage „Bahnbetriebswerk Angermünde“. Es bedarf im Zweifel keines gezeichneten Vertrages.

3.2. Leistungsabhängige Entgeltregelungen

Wird ein Fahrzeug durch ein EVU nicht zum vereinbarten Zeitpunkt von der Infrastruktur der Serviceeinrichtung Bahnbetriebswerk Angermünde abgeholt, so wird nach einer Zeit größer 15 Minuten das Fahrzeug durch die zl-traktion GmbH auf die eigene Infrastruktur oder die Infrastruktur der DB Infrago AG zu einem geeigneten Abstellplatz rangiert, da sonst der Zugang zur Werkstatt versperrt sein könnte.

Hierfür wird eine Gebühr erhoben, die sich aus den Entgeltbestandteilen zusammensetzt. Bei Abstellung auf DB Infrago Infrastruktur kommen zusätzlich gesonderte Gebühren der DB Infrago AG hinzu.

3.3. Anreizsystem

3.3.1. Grundsätze

In den Ziffern 4.2.1 bis 4.2.3 NBS (BT) steht „EVU“ für einbezogene EVU. Das Anreizsystem greift, wenn die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung der ZLT aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar ist. Hier gilt es zwischen Fällen von technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit und betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Eine vertragliche Vereinbarung zwischen der ZLT und dem EVU gilt für die Anwendung des Anreizsystems als Grundvoraussetzung. Bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit ist zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Verantwortung einer Partei bedeutet hier Vertreten müssen i. S. d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

Verantwortung durch ZLT
Verantwortung durch EVU
Verantwortung durch keine Partei.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der ZLT bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

3.3.2. Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn die relevante Einrichtung der ZLT aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar ist. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der ZLT schriftlich zu melden. Gelingt es innerhalb einer definierten Normentstörungszeit die Wiederherstellung der Verfügbarkeit, greift das Anreizsystem nicht. Als Normentstörungszeit gilt eine Frist von 20 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der ZLT. Die Ansprüche nach Ziffer 6 (Haftung) NBS (AT) bleiben unberührt. Ist die relevante Anlage nach Ablauf der Normentstörungszeit nicht wieder verfügbar, greifen in Abhängigkeit vom Verantwortungsbereich folgende Regelungen:

Verantwortungsbereich ZLT: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung schriftlich angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Entgeltliste der ZLT. Ist die ZLT in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.

Verantwortungsbereich EVU: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung schriftlich angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden konnte, erhält die ZLT ein Anreizentgelt gem. Entgeltliste der ZLT. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.

Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelte.

3.3.3. Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn die relevante Einrichtung der ZLT aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar ist. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der ZLT schriftlich zu melden. Gelingt es innerhalb einer zu definierenden Frist, die betriebliche Verfügbarkeit herzustellen, greift das Anreizsystem nicht. Als Frist für die Wiederherstellung der betrieblichen Verfügbarkeit gilt ein Zeitraum von 2 Stunden ab Meldung bei der ZLT. Ansprüche nach Ziffer 6 (Haftung) NBS (AT) bleiben unberührt. Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von 2 Stunden nicht verfügbar, greifen in Abhängigkeit von der Verantwortung folgende Regelungen:

Verantwortungsbereich ZLT: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung schriftlich angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Entgeltliste der ZLT. Ist die ZLT in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.

Verantwortungsbereich EVU: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung schriftlich angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden konnte, erhält die ZLT ein Anreizentgelt gem. Entgeltliste der ZLT. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.

Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelt

4. Sonstiges

Durch die zl-traktion GmbH werden folgende Zusatzleistungen entgeltpflichtig angeboten, die in der jeweils gültigen Entgeltliste aufgeführt sind:

- 4.1.1. Rangierung des Fahrzeuges aus der DB Infrago Infrastruktur in das Bahnbetriebswerk oder umgekehrt
- 4.1.2. Außen- und Innenreinigung des Fahrzeuges
- 4.1.3. Sand ergänzen
- 4.1.4. Verbrauchsmaterialien ergänzen
- 4.1.5. Stromnutzung für Technik
- 4.1.6. Wassernutzung für Fahrzeuge
- 4.1.7. Entsorgung von Altmaterialien

5. Anlagen

5.1. Bedienanweisung Bahnbetriebswerk Angermünde

5.2. Bahnbetriebswerk Angermünde – Leistungsbedingungen der zl-traktion GmbH – Preis- und Leistungsliste

Bahnbetriebswerk Angermünde

- Bedienanweisung -

gültig ab 01.05.2025

Inhalt

Vorbemerkungen.....	2
1. Geltungsbereich	2
2. Verteiler	2
3. Bekanntgabe	3
4. Beschreibung der Infrastruktur.....	4
Allgemeine Informationen	4
Gleisanlagen und ihre Nutzung.....	4
Bahnübergänge	5
Sicherungsanlagen	5
Telekommunikationsanlagen/Rangierfunk	5
Fahrleitungsanlagen	5
Beleuchtungsanlagen	6
Sonstige bauliche Anlagen.....	6
Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen.....	6
5. Bedienungsvorgänge in der Anschlussbahn	6
Allgemeines	6
Bedienfahrt in die Anschlussbahn Bahnbetriebswerk.....	7
Bedienfahrt aus der Anschlussbahn Bahnbetriebswerk	7
Kommunikation	8
Rangiergeschwindigkeiten	8
Sichern abgestellter Fahrzeuge	8
6. Notfallmanagement.....	8
Anlagen.....	10
1) Lageplan.....	10
2) Telefonliste	11
3) Unfallmeldetafel I	12
4) Unfallmeldetafel II	13
5) Unfallmeldetafel III	14

Vorbemerkungen

Die zI-traktion GmbH (ZLT) betreibt in Angermünde eine Serviceeinrichtung für eine Lokomotiv- und Güterwagen-Werkstätte. Diese ist an den Bahnhof Angermünde der DB Infrago AG angeschlossen. Die Serviceeinrichtung ist als Anschlussbahn konzessioniert und wird entsprechend nach BOA betrieben.

Auf den Gleisen der Serviceeinrichtung finden ausschließlich Rangierfahrten statt und diese ausschließlich durch zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit einer Genehmigung nach AEG §6 (1).

Die Inhalte der Bedienungsanweisung decken sich mit den Vorgaben der einschlägigen Rechtsverordnungen mit Gesetzeskraft, eisenbahnrechtlichen Vorschriften und Unfallverhütungsvorschriften.

Diese Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst gibt die für das Befahren der Serviceeinrichtung benötigten Informationen zur Örtlichkeit.

In der folgenden Bedienungsanweisung wird für beide Arten, wenn es sich um nichtöffentliche Eisenbahnen handelt, der Begriff „Anschlussbahn“ verwendet.

Die Bedienungsanweisung gilt für alle Unternehmen, welche auf der Anschlussbahn Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen und die Anschlussbahn befahren oder gemäß abgeschlossenem Vertrag Fahrzeuge in der Anschlussbahn abstellen.

1. Geltungsbereich

Die Bedienungsanweisung gilt auf der Anschlussbahn Bw Angermünde der ZLT.

2. Verteiler

- Land Brandenburg
- DB Infrago AG
- Eisenbahnbetriebsbedienstete ZLT
- Zugangsberechtigte EVU
- Bundesnetzagentur

Weitere Verteilung innerhalb der Unternehmen nach Bedarf.

3. Bekanntgabe

Die Bedienanweisung sowie deren Änderungen wird jedem zugangsberechtigtem EVU elektronisch zur Verfügung gestellt, so dass jedes sein eigenes Personal über die Inhalte informieren kann. Die Verantwortung für die Information der Betriebsbedienstete obliegt dem EVU.

Berichtigungen:

Nummer der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig ab:	Berichtigt durch/am
Neuherausgabe	---	13.07.2025	---

4. Beschreibung der Infrastruktur

Allgemeine Informationen

Die Anschlussbahn umfasst den Bereich des ehemaligen DR-/DB-Bahnbetriebswerks Angermünde, das bis 2004 für die Schienenfahrzeuginstandhaltung und Fahrzeugabstellung durch die Staatsbahnen bzw. ihrer Rechtsnachfolger genutzt wurde. Dieses umfasst Lokzuführungs- und Lokabfahrtsgleise, eine Lokhalle mit 15 Ständen inkl. angebautem Werkstattgebäude und eine Tankstelle im Bereich Gleis 61.

Der Gleisanschluss beginnt am Bahnhof Angermünde der DB Infrago AG in km 71,776 der DB Infrago AG-Strecke Berlin-Angermünde-Stralsund. Anschlussgrenze bildet die ortsbediente doppelte Kreuzungsweiche (DKW) 167/168, die sich im Eigentum der DB Infrago AG befindet. Erste Weiche im Anschluss ist die Weiche 173 (ehem. EKW 173/174, zweiter Weichenteil mit Dauerverschluss festgelegt), die ebenfalls ortsbedient ist. Die Grenze der Anschlussbahn ist in Höhe der Straßenüberführung der Templiner Straße (B198) örtlich gekennzeichnet.

Die Grenzen der Oberleitung befinden sich am Ende des Trenners 41 in Richtung Schaltgruppe 9 und am Anfang der Schaltereinfalleitung vom Schalter 9 zur Schaltgruppe 9.

Grenze der Anschlussbahn zum Werkbereich/Produktionsbereich in Richtung der Lokhalle bildet das Ende des beweglichen Teiles der Drehscheibe.

Gleisanlagen und ihre Nutzung

Mit der Wiederinbetriebnahme der Anschlussbahn im Jahr 2025 wird nur ein erster Teil mit folgenden Gleisen in Betrieb genommen:

- Gleise 55, 58, 59 und 60
- Drehscheibe
- Alle Strahlengleise der Drehscheibe

Folgende Gleise bleiben vorerst gesperrt:

- Gleise 54, 57, 61, 66, 67, 72

und werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Betrieb genommen.

Die Gleisneigung beträgt in allen Gleisen $\leq 1,5\%$.

Die Höchstgeschwindigkeit in der Anschlussbahn gilt für die Gleise 54-72 und deren Weichen höchstens 15 km/h. Die Drehscheibe und Lokhallengleise werden mit höchstens Schrittgeschwindigkeit befahren. Die Geschwindigkeiten werden nicht explizit signalisiert.

Sofern Angaben zu gesperrten Gleisen in der folgenden Tabelle enthalten sind, sind diese nachrichtlich aufgenommen für spätere Aufnahmen des Betriebes.

Gleis- bezeichnung	Nutzlänge in m	Zweckbestimmung	Besonderheiten (z.B. Neigung, Achslasten, Rampen, Radien unter 150m, ...)	Form der Hemmschuhe
(54)	170	z. Zt. gesperrt		
(55)	170	z. Zt. gesperrt	Rmin = 119 m	Form II
(57)	105	z. Zt. gesperrt	Grube	
58	115	Zufahrtsgleis		
59	100	Zufahrtsgleis	Rmin = 140m	Form II
60	25	Abstellgleis f. Tfz	ohne Gleisendabschluss	Form II
(61)	30	z. Zt. gesperrt	ohne Gleisendabschluss	Form II

(66)		z. Zt. gesperrt		
(67)		z. Zt. gesperrt		
(72)		z. Zt. gesperrt		
Drehscheibe	23		Bedienung nur ZLT	
Halle 2			keine Grube	
Halle 3			Grube	
Halle 4			Grube	
Halle 5			Grube	
Halle 6			Grube	
Halle 7			Grube	
Halle 8			Grube	
Halle 9			Grube	
Halle 10			Grube	
Halle 11			Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	
Halle 12		z. Zt. gesperrt	Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	
Halle 13			keine Grube	
Halle 14			Grube	
Halle 15			Grube	
Halle 16			Grube	

Die betrieblichen nutzbaren Anlagenteile sind für Schienenfahrzeuge mit einer Achsfahrmasse von 22,5to und einer Meterlast von 8,0 t/m befahrbar.

Bahnübergänge

Etwa 30m vor der Drehscheibe befindet sich in den Gleisen 59 und 58 ein Überweg, der nur für innerbetriebliche Zwecke (Zugang zum ehemaligen Dacharbeitsstand) genutzt wird und nicht durch Andreaskreuze gesichert ist. Vor Überqueren ist zu halten und das Freisein zu prüfen.

Sicherungsanlagen

Es sind in der Anschlussbahn keine Signale Ra11 aufgestellt.

Im Gleis 59 befinden sich vor der Auffahrt auf die Drehscheibe beidseitig dauerwirksame 2000Hz-Prüfmagnete der PZB.

Telekommunikationsanlagen/Rangierfunk

In der Anschlussbahn ist der analoge Ortsrangierfunk Kanal C15 (457,550 MHz) zu verwenden. Ist der Ortsrangierfunk ausnahmsweise bei den befahrenden EVU nicht vorhanden, so kann sich ein mobiles Gerät bei der Anschlussbahnleitung abgeholt werden. Für die Ein- und Ausfahrt kann abweichend eine Anmeldung/Abmeldung per öffentlichem Mobiltelefon getätigt werden.

Fahrleitungsanlagen

Im Bereich der Anschlussbahn ist ab der Anschlussgrenze zur DB Infrago AG eine Fahrleitungsanlage mit einer Spannung von 15 kV/16,7 Hz vorhanden. Diese ist ständig als in Betrieb und unter Spannung stehend zu betrachten. Die Fahrleitungsanlage überspannt die Gleise 58 und 59.

Die vorhandene Fahrleitungsanlage wird von der DB Energie GmbH betreut. Der Anschließer verfügt nicht über Personale, die als Schaltantragsteller/ Schaltberechtigter, bezogen auf die Fahrleitungsanlage, eingesetzt werden können. Die Bahnerdung erfolgt durch die DB Infrago AG (z. B. Notfallmanager nach Ril 423).

Durch die Personale der EVU sind die entsprechenden Sicherheitsabstände zur Fahrleitungsanlage gemäß der einschlägigen UVV der DGUV einzuhalten. Das Besteigen von Schienenfahrzeugen oder (Instandsetzungs-)Arbeiten daran sind im Bereich der mit Fahrleitung überspannten Gleise und im Bereich der Abspannung verboten.

Beleuchtungsanlagen

Die vorhandenen Beleuchtungsanlagen im Gleisbereich 55-60 werden nach und nach in Betrieb gesetzt. Bedienungsfahrten sind bei Dunkelheit mit entsprechenden Spitzenlichtbeleuchtung durchzuführen. Betriebspersonal im Gleisbereich hat beim Bewegen im Gleisbereich eine entsprechende Taschenlampe mit Leuchtkraft für die Wege zu benutzen.

Sonstige bauliche Anlagen

Die Zufahrt zur Lokhalle mit den Ständen 2-16 und den außenliegenden Strahlengleisen wird durch eine Drehscheibe mit einem Durchmesser von 23m hergestellt. Die Nennlast für die Antriebe beträgt 125t, die zulässige Streckenklasse ist D4.

Die Drehscheibe darf nur durch eingewiesenes ZLT-Personal betrieben werden. Die Zustimmung zum Befahren der Drehscheibe erfolgt durch den Drehscheiben-Wärter der ZLT.

In Höhe der Weiche 184 befindet sich eine Seitenladerampe mit einer nutzbaren Länge von 30m (Zugang zum ehemaligen Stofflager). Aktuell ist die Seitenladerampe nicht nutzbar und gesperrt.

Für die Anschlussbahn geltende gesetzliche und sonstige Bestimmungen

- Anordnung für den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen – Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA) – vom 13. Mai 1982
- Eisenbahnsignalordnung vom 07.10.1959 in der jeweils gültigen Fassung
- Anweisung zur Verfahrensweise bei gefährlichen Ereignissen beim Betrieb der Bahnen, die der Aufsicht der LEA Land Brandenburg unterstehen (Anweisung Ereignisse)
- Signalebuch Ril 301
- Mechanische ortsgestellte Weichen bedienen – Ril 482.8002 und Ril 483.8003

Anstelle der betrieblichen Regelungen aus der Anweisung 20 zur BOA vom 13. Mai 1982 sind die betrieblichen Regeln aus der Ril 408.4800 (Rangieren FV-DB) anzuwenden.

5. Bedienungsvorgänge in der Anschlussbahn

Allgemeines

Wenn keine andere Absprache getroffen wurde, dient für alle Fahrzeuge einfahrend das Gleis 59 als Einfahrgleis und für ausfahrende Fahrzeuge das Gleis 58 als Ausfahrgleis.

Alle Fahrten in der Anschlussbahn finden als Rangierfahrten statt. Das eingesetzte Personal der EVU ist für die richtige Stellung der Weichen im Fahrweg sowie die Endlage der Weichen selbst verantwortlich. Mängel an einzelnen Anlagenteilen sind dem Anschließer umgehend mitzuteilen.

Bedienfahrt in die Anschlussbahn Bahnbetriebswerk

Die Rangierfahrt gelangt aus den Gleisen 9909, 111, 113, 116, 118 bis 130 sowie 141, 143, 151, 152 und 230 direkt in die Anschlussbahn („Direktgleise“ genannt), von den Gleisen 9903, 9905, 9905 und 9907 über das Zuführungsgleis 153 mit Richtungswechsel und erneutem Richtungswechsel hinter der DKW 167 in die Anschlussbahn („Sägegleise“ genannt).

Die Zustimmung und Rangiervereinbarungen trifft das Triebfahrzeugpersonal mit dem zuständigen FdI Angermünde, sofern hier Vereinbarungen notwendig sind. Für den Handweichenbereich gelten die Regelungen des Infrastrukturbetreibers DB Infrago AG.

Im Handweichenbereich hat das Triebfahrzeugpersonal die Verantwortung für die richtige Stellung der Weichen zur Einfahrt in die Anschlussbahn.

Vor Beginn der Rangierfahrt meldet sich das Triebfahrzeugpersonal auf dem Ortskanal C15 in der Anschlussbahn entsprechend an und verständigt sich mit eventuell anderen Rangierfahrten in der Anschlussbahn. Dies geschieht zwingend vor Abfahrt aus den Direktgleisen, für „Sägefahrten“ über Gleis 153, bevor die Rangierfahrt nach dem Richtungswechsel in Gleis 153 abfahren möchte.

Die Rangierfahrt endet für alle EVU spätestens vor der Drehscheibe an der Bedieneinrichtung für die Drehscheibe (hochstehende Ruftaster für die Drehscheibe). Es können in den Gleisen zur Drehscheibe auch Fahrzeuge abgestellt sein, ist dies der Fall endet vor den stehenden Fahrzeugen die Rangierfahrt am jeweiligen Lokabstellplatz. In den Gleisen 60 und 61 generell vor dem Gleisende.

Für die Fahrt auf die Drehscheibe und aus oder in die Lokhalle ist jeweils die Zustimmung des Drehscheibenbedieners erforderlich.

Bei geschobenen Rangierfahrten ist grundsätzlich die Spitze zu besetzen. In Ausnahmefällen darf eine Lok ohne Spitzenbesetzung geschoben werden, wenn keine anderen Rangierbewegungen in der Anschlussbahn stattfinden und der Fahrweg vom Führerstand der hinteren Lok aus einsehbar ist.

Elektrische Triebfahrzeuge dürfen nur die Gleise 58 und 59 nur bis zum Signal EI6 nutzen.

Bedienfahrt aus der Anschlussbahn Bahnbetriebswerk

Vor Abfahrt am Fahrzeugstandort innerhalb der Anschlussbahn meldet sich die Rangierfahrt über den Ortskanal C15 an und verständigt sich mit eventuell anderen Rangierfahrten in der Anschlussbahn. Vor Befahren der Weichen an der Anschlussbahngrenze Richtung Bahnhof (Weichen 175, 181 oder 183) hat die Rangierabteilung grenzzeichenfrei anzuhalten. Die Rangierfahrt meldet sich aus den Gleisen 54 bis 61 gemäß den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers DB Infrago AG für den Handweichenbereich an, eventuelle Rangiervereinbarungen mit dem FdI Angermünde oder anderen Rangiereinheiten trifft das Triebfahrzeugpersonal in Eigenverantwortung und nach Maßgaben seines Unternehmens.

Nach erfolgter Verständigung und Ausfahrt aus der Anschlussbahn meldet sich die Rangierabteilung über Ortsfunkkanal C15 ab.

Elektrische Triebfahrzeuge oder -wagen dürfen nur die Gleise 58 und 59 nutzen.

Kommunikation

Es wird der analoge Ortsfunk Kanal C15 genutzt.

Ist der analoge Ortsfunk auf dem Triebfahrzeug nicht vorhanden, so sind die Fahrten über das öffentliche Mobilfunknetz beim Drehscheibenwärter der Anschlussbahn anzumelden. Hier erhält der Triebfahrzeugführer weitere Informationen über andere Rangierfahrten. Ist dieser nicht erreichbar, darf nach Geben des Signals Zp1 mit Schritt-Geschwindigkeit und mit besonderer Vorsicht in die Anschlussbahn ein- bzw. ausgefahren werden.

Rangiergespräche bei Rangierfahrten mit besetzter Rangierspitze sind über den Ortsfunk Kanal C15 zu führen. Im Ausnahmefall ist das Mobilfunkgerät als Rückfallebene zugelassen.

Rangiergeschwindigkeiten

Die Höchstgeschwindigkeit in den Gleisen der Anschlussbahn bis zur Drehscheibe beträgt 15 km/h. Auf der Drehscheibe und den Lokhallengleisen gilt Schrittgeschwindigkeit. Die Geschwindigkeiten sind nicht signalisiert.

Sichern abgestellter Fahrzeuge

Die Sicherung stillstehender Fahrzeuge erfolgt vorzugsweise durch die Verwendung von Hand- oder Feststellbremsen nach den Vorgaben aus Ril 915.0101A01.

6. Notfallmanagement

Die Notallmeldestelle ist die 24h erreichbare Dispositionsstelle der ZLT.

Telefon: +49 721 570 444-67

Das Notfallmanagement der Anschlussbahn wird durch die Anschlussbahnleitung sichergestellt und der diensthabende Notfallmanager der Notallmeldestelle bekanntgegeben.

Die Anschlussbahnleitung kann sich dafür den örtlichen diensthabenden Mitarbeiter bedienen (zum Beispiel Drehscheibenwärter), die bei Ereignissen vor Ort als Ansprechpartner dienen und in Absprache mit der Anschlussbahnleitung handeln. Im Falle vor Ereignissen, bei denen die Fahrleitung beteiligt ist (z. B. Bahnerdung), wird der Notfallmanager der DB Infrago AG hinzugezogen.


Die Unfalluntersuchung wird durch den Anschlussbahnleiter wahrgenommen.

Diese Bedienungsanweisung tritt am 14.07.2025 in Kraft.

Aufgestellt:

Angermünde, den 13.07.2025
zl-traktion GmbH


Anschlussbahnleiter


Geschäftsleitung

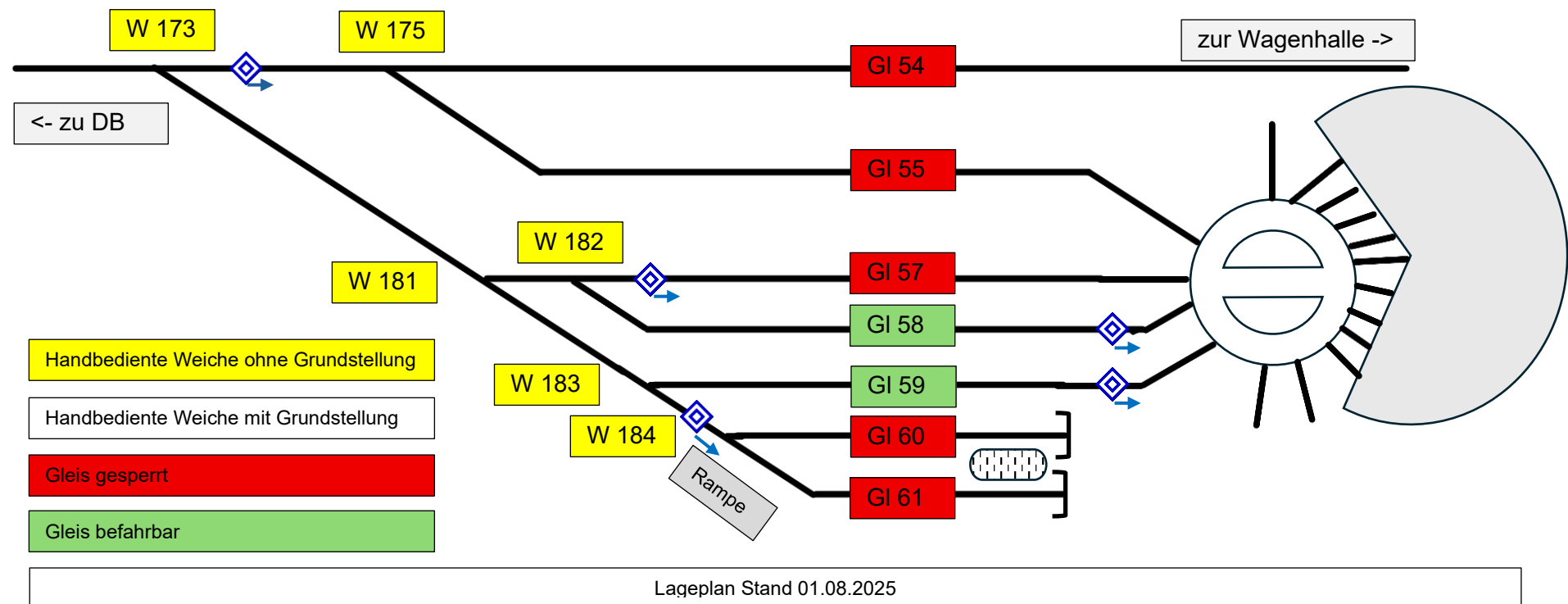
Gesehen:
Berlin, den
LEA Brandenburg

 14.8.2025
LEA-Mitarbeiter

Anlagen

1) Lageplan

Bahnbetriebswerk Angermünde - Bereich Lokwerkstatt -



2) Telefonliste

Bezeichnung / Name	Firma	Kontaktdaten	
Örtlicher MA Montag-Freitag 06:00-10:00 Uhr und 14:00-18:00 Uhr	zl-traktion GmbH	C15	
Unfallmeldestelle Montag-Sonntag 00:00-24:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 721 5704 4467	
Anschlussbahnleiter Herr Karsten Götze Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 151 7215 1594	
stv. Anschlussbahnleiter Herr Georg Janke Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 152 5699 2786	
Gleisdisposition und Werkstattanmeldung Herr Alexander Neubauer Montag-Freitag 08:00-16:00 Uhr	zl-traktion GmbH	+49 171 1218 389	
Landeseisenbahnaufsicht Land Brandenburg		+49 30 77007 – 272 /-275/ -276	
Notfalleitstelle Berlin	DB Infrago AG	+49 30 297 1058	
Fdl Angermünde	DB Infrago AG	+49 30 297 40393	
Polizeidienststelle örtlich		+49 3331 2666-0	
Rettungsleitstelle DRK		+49 3331 21897	
Feuerwehr und dringende Rettungsdienste		112	

3) Unfallmeldetafel I

zl-traktion GmbH
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel I

Strecke / Netz Bahnbetriebswerk Angermünde Betriebsstelle: Angermünde

Nach einem Unfall im Bahnbetrieb:

Aufgaben des Mitarbeiters

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Unfallmeldestelle verständigen:

Funk Kanal: **C15**

Telefon:

+49 721 570 444-67

Mobilfunk:

X

....Streckensperrung / Gleisperrung veranlassen

... Was ist geschehen?

Ort: Bahnbetriebswerk Angermünde

Personen verletzt? Wenn möglich Anzahl angeben

Feuer ausgebrochen?

... Gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr. bzw. Placards-Nr. (Gefahrzettel))?

... Wenn berechtigt: Fahrleitung abschalten, erden; sonst Abschaltung und Erdung veranlassen

Die Unfallmeldestelle verständigt Feuerwehr, Polizei und Rettungskräfte!

Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?

Unfallstelle sichern

... Erste Hilfe leisten

... Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug)

Maßnahmen (soweit möglich) vor Eintreffen der Einsatzleitung:

... Spuren und Beweisstücke sichern

... Zeugen ermitteln (Anschriften aufschreiben)

... Eintreffende Helfer einweisen

... Für Absperrung sorgen

... Untersuchenden Stellen Auskunft geben

... Ergänzungsmeldung an Unfallmeldestelle

Wenn der Anschlussbahnleiter / ÖBL bzw. die Einsatzleitung eintrifft, diesen über die Situation und die ergriffenen Maßnahmen unterrichten.

Stand:

01.08.2025

Datum

4) Unfallmeldetafel II

zl-traktion GmbH

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Unfallmeldetafel II

für die Unfallmeldestelle

Dispositionsstelle

(Strecke/Bereich)

	Maßnahmen und Meldungen	Meldung an (Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail)
1.	- Strecke/Gleise sperren / Züge zurückhalten - Fahrleitung abschalten, erden - weitere Gefahrenabwehr	
2.	Fremdrettungskräfte verständigen: Dabei jeweils angeben: a) Gefährliche Stoffe freigeworden b) (UN- oder Placard- Nr.)? c) Grundwasser gefährdet?	Telefonnummern siehe unten
	örtliche Rettungsleitstelle(n)	112
	zuständige Feuerwehr(en)	112
	zuständige Rettungsdienste	112
	zuständige Polizeidienststelle(n) (gemäß Unfallmeldetafel III).	110
3.	Bisher getroffene Maßnahmen überprüfen	
4.	Notfallmanager verständigen. Dabei angeben: d) Gefährliche Stoffe freigeworden e) (UN- oder Placard- Nr.)? f) Grundwasser gefährdet? g) Aufgleisung/Instandsetzungen erforderlich? ggf. weitere Hilfskräfte verständigen	(Name; Anschrift; Rufnummer, Fax, e-mail) Verweis auf Dienstplan Notfallmanager gemäß Rufbereitschaftsplan verständigen
5.	Beteiligte EVU verständigen, wenn Mitarbeiter oder Fahrzeuge betroffen sind.	Aufstellung der EVU und Ansprechpartner Fdl Angermünde (DB Infrago): 030 – 297 – 40393
6.	Betreuung und Ablösung der betroffenen Mitarbeiter organisieren	
7.	Stellen im EIU, z. B. öBL/EBL, Pressestelle	Anschlussbahnleiter: +49 151 721 51 594 stv. Anschlussbahnleiter: +49 152 569 92 786 Geschäftsleitung Prokurist: +49 171 12 18 389
8.	wenn erforderlich: externe technische Hilfe anfordern z. B. Straßenkran / externer Hilfszug	

Stand:01.08.2025.....

5) Unfallmeldetafel III

Unfallmeldetafel III

Die Unfallmeldetafel III legt fest, bei welchen gefährlichen Ereignissen

- die Eisenbahnaufsichtsbehörde bzw.
- die Polizei

zu verständigen ist.

BUVO-NE 5.6.3

Lfd. Nr.	Folgen bzw. Umstände des Ereignisses	Meldung an:	
		Eisenbahn- aufsichts- behörde	Polizei
1	Ereignisse, bei denen eine oder mehrere Personen getötet oder schwer verletzt wurden	Ja	Ja
2	Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten	-	Ja
3	Unfälle mit 5 oder mehr Leichtverletzten	Ja	Ja
4	Ereignisse, die mit dem öffentlichen Straßenverkehr Zusammenhängen	-	Ja
4.1	dabei Bahnübergangsunfälle, die an die Polizei gemeldet wurden	Ja	Ja
5	Ereignisse, die geeignet sind allgemeines Aufsehen zu erwecken (liegt immer vor, wenn Presse vor Ort)	Ja	-
5.1	dabei: Ereignisse an denen hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens beteiligt sind	Ja	Ja
6	Tatsächliche, angedrohte oder vermutete gefährliche Eingriffe in den Bahnbetrieb, Anschläge und Straftaten gegen Mitarbeiter, Reisende, Anlagen oder Fahrzeuge der Eisenbahnen (wenn nicht von einer Strafanzeige wegen Geringfügigkeit abgesehen werden soll)	Ja	
6.1	dabei: Vandalismus mit Unfallfolge, Anschläge	Ja	Ja
7	Explosionen, größere Brände, Brand in Reisezügen	Ja	Ja
8	Ereignisse, bei denen der Zugverkehr über 24 h unterbrochen wird	Ja	-
9	Ereignisse im Zusammenhang mit radioaktiven, gefährlichen oder Grundwasser gefährdenden Stoffen	Ja	
10	Wenn es im Interesse des Eisenbahnunternehmers liegt, Beweise zu sichern	Ja	Ja

Bahnbetriebswerk Angermünde

- Leistungsbedingungen der zl-traktion GmbH – Preis- und Leistungsliste

gültig ab 01.11.2025

Inhalt

1. Bekanntgabe	2
2. Leistungsprofil	2
3. Preise Werkstatt Anlagennutzung.....	3
4. Preise- und Leistungsliste übrige Leistungen.....	3
5. Stornierungsbedingungen.....	4

1. Bekanntgabe

Die Preis- und Leistungsliste sowie deren Änderungen wird jedem zugangsberechtigtem EVU elektronisch zur Verfügung gestellt.

Berichtigungen:

Nummer der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig ab:	Berichtigt durch/am
Neuherausgabe	---	01.11.2025	---

2. Leistungsprofil

Die zI-traktion GmbH erbringt folgende Leistungen:

- Vorhaltung von Gleisen zur Abstellung von Triebfahrzeugen außerhalb der Werkstatt, davon 2 Gleise mit Oberleitung (Gleisbezeichnungen, Längen, Gleisbestimmung sind der Bedienanweisung zu entnehmen).
- Vorhaltung von Gleisen mit und ohne Arbeitsgruben innerhalb der Werkstatt
- Drehscheibenbetrieb
- Händische Reinigung Innen und Außen sowie Versorgung mit Verbrauchsmaterial
- Entnahme von Trinkwasser für Triebfahrzeuge
- Entnahme von elektrischer Energie an den Hallengleisen

3. Preise Werkstatt Anlagennutzung

Die Werkstatt verfügt über 15 Standplätze in unterschiedlichen Ausführungen, 2x mit Seitenkanal, 2x mit Hallenkran zu 12to und können der folgenden Übersicht entnommen werden.

Gleis- bezeichnung	Ausstattung	Preis pro Tag und Fahrzeug in Euro netto	Bemerkungen
Halle 2	keine Grube	297,00 €	keine
Halle 3	Grube	297,00 €	keine
Halle 4	Grube	297,00 €	keine
Halle 5	Grube	297,00 €	keine
Halle 6	Grube	297,00 €	keine
Halle 7	Grube	297,00 €	keine
Halle 8	Grube	297,00 €	keine
Halle 9	Grube	297,00 €	keine
Halle 10	Grube	297,00 €	keine
Halle 11	Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	297,00 €	ohne Nutzung Kran oder Achssenke
Halle 12	Grube mit Achssenke, 12,5to Kran	297,00 €	ohne Nutzung Kran oder Achssenke
Halle 13	keine Grube	297,00 €	keine
Halle 14	Grube	297,00 €	keine
Halle 15	Grube	297,00 €	keine
Halle 16	Grube	297,00 €	keine

4. Preise- und Leistungsliste übrige Leistungen

Leistung	Einheit	Preis in Euro netto
Ein-/ Ausfahrt	Pauschal je Vorgang	50,00 €
Rangieraufwendung	Pauschal / je Rangiertvorgang	240,00 €
Nutzung Drehscheibe	Pauschal	50,00 €
Standmiete Werkstatt	pro Lok/Gw und pro Tag	siehe Tabelle oben
Abstellgebühr Außengelände	pro Lok/Gw und pro Tag	75,00 € nur abstellen
Sand ergänzen	pro Triebfahrzeug	200,00 € zzgl. Material
Stundensatz Innenreinigung	pro angefangene Einsatzstunde	125,00 €
Nachfüllen Verbrauchsmaterial (auch Getränke, Scheibenwaschwasser, etc.)	pro Gegenstand	auf Nachweis zzgl. 25% Handling
Stromnutzung in Werkstatt	Pauschal pro Tag und Gleis	150,00 €
Stromnutzung Außengelände	Pauschal pro Tag und Fahrzeug	50,00 €
Wassernutzung für Tfz	Pauschal pro Tag und Gleis	80,00 €

Heizkostenzuschuss	Pauschal pro Tag und Gleis im Zeitraum Oktober bis März innerhalb der Halle	100,00 €

Fahrzeuge gehen bis zu einer maximalen Länge von 25m, darüber hinaus gehende Längen von Fahrzeugen werden als weiteres Fahrzeug gewertet.

5. Anreizsystem

5.1 Entgelt bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit von Instandhaltungsleistungen in der Werkstatt

Verantwortungsbereich ZLT: 50 € / Tag
Verantwortungsbereich EVU: 50 € / Tag

5.2 Entgelt bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit von Instandhaltungsleistungen in der Werkstatt

Verantwortungsbereich ZLT: 50 €/Tag
Verantwortungsbereich EVU: 50 €/Tag

6. Stornierungsbedingungen

Alle Leistungen, welche bestellt wurden, werden bei Abbestellung wie folgt bepreist als Stornobedingungen, dabei sind Stornierung und Abbestellung gleichbedeutend.

Alle Stundenangaben beziehen sich auf den bestellten Nutzungsbeginn der Leistung. Alle Prozentzahlen auf den gesamten bestellten Nutzungszeitraumwert.

- Stornierung unter 24 Stunden 80 %
- Stornierung zwischen 24 und 96 Stunden 60 %
- Stornierung über 96 Stunden 20 %

Eine Nichtnutzung der bestellten Leistungen ohne Abbestellung (no-show) oder eine mehr als 1 Stunde nach bestelltem Nutzungsbeginn stornierte Leistung wird mit 150% des Nutzungszeitraumwertes abgerechnet. Bei längeren Zeiträumen wird die Berechnung des Nutzungszeitraumwertes auf 30 Kalendertage begrenzt.

Eine Nutzung der Serviceeinrichtung ohne Anmeldung („Schwarznutzung“) wird mit 300% des tatsächlichen Nutzungszeitraumwertes beaufschlagt und zieht juristische sowie eisenbahnrechtliche Verfahren nach sich.

Alle Preise sind in Euro und netto. Generelles Zahlungsziel nach Rechnungsstellung 10 Tage netto ohne Abzug.

Es erfolgt eine jährliche Preisanpassung jeweils zum 01. Juli eines Kalenderjahres vorbehaltlich der Genehmigung der Bundesnetzagentur. Dies kann der Internetseite www.zl-traktion.de entnommen werden. Die Preise sind für 1 Jahr gültig.

Die Kunden können die Fahrzeuge eigenständig nach schriftlicher Beauftragung zum Bahnbetriebswerk Angermünde bringen und abholen oder andere Eisenbahnunternehmen damit beauftragen. Mit Einfahrt in die Anschlussbahn werden die AGBs und Preis- und Leistungsliste vollständig anerkannt und verpflichten zur Zahlung der aufgeführten Preiskomponenten. Ist gilt auch, wenn das Eisenbahnunternehmen ohne vorherige schriftliche Anmeldung Fahrzeuge in die Anschlussbahn einfährt. Im Zweifel ist immer der Halter als Kunde anzusehen.

Aufgestellt:

Angermünde, den 01.11.2025
zl-traktion GmbH