

Richtlinien
für die Einführung öffentlicher Eisenbahnen in Bahnhöfe
einer anderen Verwaltung
(Einführungsrichtlinien)

Die Deutsche Bundesbahn (DB), vertreten durch den Vorstand,
und
der Bundesverband Deutscher Eisenbahnen e. V. (BDE), vertreten
durch den Vorstand,

haben für die Einführung von Strecken öffentlicher nichtbundes-
eigener Eisenbahnen (im folgenden kurz "NE" genannt), in Bahnhöfe
der DB und für die Einführung von Strecken der DB in Bahnhöfe
nichtbundeseigener Eisenbahnen die nachstehenden Richtlinien
vereinbart:

1. Anwendungsbereich

- 1.1 Den Verträgen über die Einführung von Strecken der NE (Ein-
führungsverträgen) in Bahnhöfe und sonstige Anlagen der
Deutschen Bundesbahn und umgekehrt sind die nachstehenden
Richtlinien zugrunde zu legen.
- 1.2 Besteht keine Gleisverbindung, so sind die Einführungsricht-
linien anzuwenden, wenn für den Übergang von Personen oder
Gütern Leistungen einer Verwaltung für die andere erbracht
werden, die nicht schon in besonderen Tarifvereinbarungen
abgefolten sind.
- 1.3 Den Einführungsverträgen ist jeweils ein Plan im Maßstab
1 : 1000 beizugeben, in dem Lage und Grenzen der Einführung
sowie die Eigentumsverhältnisse an Grundstücken und Eisenbahn-
anlagen erläutert und farbig dargestellt sind. Die Unter-
haltungsgrenzen sind einzuzeichnen. Es sind darzustellen:

Gemeinschaftsanlagen im Eigentum der DB	rot
Gemeinschaftsanlagen im Eigentum der NE	grün
Sonderanlagen im Eigentum der DB	orange
Sonderanlagen im Eigentum der NE	braun
Grenzen des Grundeigentums der DB	gelb
Grenzen des Grundeigentums der NE	blau

2. Neueinführungen

- 2.1 Die Anlagen und Einrichtungen für neue Einführungen werden,
soweit nichts anderes vereinbart wird, von der Bundesbahn
auf Kosten der einführenden Bahn hergestellt; müssen für die
Herstellung der neuen Einführung Anlagen der Bundesbahn
geändert werden, trägt die anfallenden Kosten ebenfalls die
einführende NE.

3. Änderungen und Erweiterungen

- 3.1 Jede Bahn kann aus Bau-, Betriebs- oder Verkehrsrücksichten
ihre Anlagen ändern und erweitern. Aus den gleichen Gründen
kann sie Änderungen und Erweiterungen der Anlagen der an-
deren Bahn verlangen.

3.2 Jede Bahn wird der anderen Bahn vorher Gelegenheit zur Stellungnahme geben und ihre Interessen angemessen berücksichtigen.

3.3 Veranlaßt eine Bahn aus baulichen, betrieblichen oder verkehrlichen Gründen eine Änderung oder Erweiterung der Anlagen der anderen Bahn, so übernimmt sie deren aus diesem Anlaß entstehenden Kosten. Auf diese Kosten sind jedoch die Vorteile, die der anderen Bahn aus etwa eintretenden Verbesserungen ihrer Anlagen erwachsen, oder die Ersparnisse an sonst erforderlichen Ausgaben der anderen Bahn anzurechnen. Für etwa erwachsende Nachteile ist die andere Bahn zu entschädigen.

3.4 Veranlaßt das Gemeinschaftsinteresse die Änderung oder Erweiterung einer Anlage, so werden die Kosten nach besonderer Vereinbarung entsprechend der Interessenlage getragen.

4. Gemeinschafts- und Sonderanlagen

4.1 In den Verträgen ist zu unterscheiden zwischen

- Anlagen, die den Zwecken beider Verwaltungen dienen (Gemeinschaftsanlagen),
- Anlagen einer Verwaltung, die ausschließlich für Zwecke der anderen Verwaltung vorgehalten werden (Sonderanlagen).

4.2 Zu den Anlagen in diesem Sinne gehören u. a. Grundstücke, Gleis- und Sicherungsanlagen, Stellwerke, Gebäude, Räume, Geräte und Werkzeuge.

4.3 Für die Frage, ob eine Anlage als Gemeinschaftsanlage oder als Sonderanlage anzusehen ist, sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Es soll einerseits möglichst vermieden werden, eine natürliche Einheit, die für beide Verwaltungen benutzt wird, in Sonderanlagen aufzuspalten, weil es zu unständiglich wäre, die verschiedenen Bestandteile dieser Einheit abzurechnen, oder weil es sich nur um geringfügige Teile handelt, die für eine Abspaltung in Betracht kämen. Andererseits soll eine größere Anlage (z. B. ein großes Empfangsgebäude oder das gesamte Gleisnetz eines Bahnhofs) nicht schon deshalb in die Gemeinschaft aufgenommen werden, weil ein trennbarer Teil von ihr (z. B. ein Dienstraum oder ein Bahnsteiggleis) auch den Zwecken der anderen Verwaltung dient. Ein solches Vorgehen würde diese Verwaltung bei einem verhältnismäßig geringen Umfang der Beteiligung an der Gesamtanlage mit gemeinschaftsfremden Posten unangemessen belasten.

4.4 Bei der Abgrenzung der Gemeinschafts- von den Sonderanlagen sind auch die Räume für den Publikumsverkehr, z. B. Empfangshalle, Warteraum, Aborte und die dem allgemeinen Verwaltungsdienst dienenden Räume, z. B. das Bahnhofsbüro, zu berücksichtigen.

4.5 Die Unterhaltung und der Ersatz der Gemeinschafts- und Sonderanlagen führt die Eigentumsverwaltung durch, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist.

5. Grundsätze der Kostenberechnung

5.1 Bei der Abrechnung zwischen den Bahnen gilt für Personalleistungen das Mehrkostenprinzip, für sächliche Leistungen das Selbstkostenprinzip.

5.2 Die Kosten für die Unterhaltung und den Ersatz der Weichen, mit denen eine NE in die Anlagen der Bundesbahn eingeführt wird (Einführungsweichen), sind ohne Rücksicht auf den Umfang der Benutzung für die eine oder andere Bahn je zur Hälfte von den beteiligten Bahnen zu tragen. Der Anlagewert der Einführungsweiche ist nicht zu verzinsen.

5.3 Für Gelände der Gemeinschaftsanlagen wird keine Vergütung berechnet.

5.4 Bahnsteigüberdachungen und Warteräume, soweit sie Gemeinschaftsanlagen sind, werden nicht in Rechnung gestellt.

5.5 Die Inanspruchnahme von Gelände für Sonderanlagen ist nach Ziff. 10.5 zu vergüten; dabei wird Gelände für Anlagen, die dem Reise-, Gepäck- und Expresgutverkehr dienen und in räumlicher Verbindung mit für den gleichen Zweck bestimmten DB-Anlagen stehen, wie eine Gemeinschaftsanlage im Sinne der Ziff. 5.3 behandelt.

6. Anlagewerte

6.1 Für die Berechnung der Zins-, Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Gemeinschafts- und Sonderanlagen sind in einem Anhang zum Einführungsvertrag die Anlagewerte im einzelnen festzulegen (Anlagewertnachweisung - AWN - Muster Anlage 4). Geringwertige Geräte und Werkzeuge können in Pauschalsummen zusammengefaßt werden, soweit sie nicht wegen Geringfügigkeit außer Ansatz bleiben können. Für Grundstücke gilt Ziffer 10.

6.2 Bei Gemeinschaftsanlagen ist nur der Wert zu berücksichtigen, den die Anlagen nach den Verhältnissen der mitbenutzenden Bahn für diese haben. Die Anlagen sind also nur in dem Umfange und in der Ausführung in die Anlagewertnachweisung aufzunehmen, in dem sie bei der mitbenutzenden Bahn üblich sind. Wo z. B. schwächerer Oberbau, einfachere Signalanlagen, einfachere Bauweise bei der mitbenutzenden Bahn oder, soweit hier keine geeigneten Vergleichsmaßstäbe vorliegen, bei vergleichbaren Bahnhöfen anderer Bahnen üblich sind, sind die entsprechenden geringeren Werte in die Anlagewertnachweisung aufzunehmen.

6.3 Vorstehenden Grundsätzen wird unter Verzicht auf Einzelaufschreibungen in folgender Weise pauschal Rechnung getragen:

Für die Berechnung der Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Oberbauanlagen (Anlage 1a) sowie für die Verzinsung ihres Kapitalwertes werden gegenseitig, soweit diese Gemeinschaftsanlagen sind, nur die Beträge und Prozentsätze für Anlagen 3. Ordnung zugrunde gelegt.

Bei den in Anlage 1b aufgeführten Anlagen ist, wenn sie den NE in Rechnung zu stellen sind, sowohl auf den Kapitalwert (Ziff. 7 Abs. 2) als auch auf den Wiederbeschaffungswert (Ziff. 8.1) ein Abschlag von 10 % vorzunehmen.

Bei den in Anlage 3 für die Unterhaltung der Signalanlagen aufgeführten Beträgen ist kein Abschlag vorzunehmen.

- 6.4 Ändern sich die Anlagen durch Zugänge (auch Erweiterungen oder Verbesserungen) oder durch Abgänge, so sind diese vom nächsten Jahresersten an zu berücksichtigen.
- 6.5 Der Wert der Einführungsweichen ist besonders nachzuweisen (s. Ziffer 5.2), jedoch nicht zu verzinsen.

7. Zinskosten

Die Anlagewerte der Gemeinschaftsanlagen sind mit 2 %, der Sonderanlagen mit 5 % zu verzinsen.

Für die Verzinsung ist der Kapitalwert der Anlage zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbringung in das Vertragsverhältnis anzusetzen.

3. Unterhaltungs- und Abschreibungskosten

- 3.1 Für die Berechnung der Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Gemeinschafts- und Sonderanlagen einschließlich der durch Naturereignisse verursachten ist der jeweilige Wiederbeschaffungswert nach der AWN zugrunde zu legen. Zur Ermittlung der Wiederbeschaffungswerte sind die in Anlage 2 aufgeführten Grundsätze zu beachten. Die Kosten werden nach den Vomhundertsätzen der Anlagen 1a und 1b ermittelt. Soweit dort einheitliche Wiederbeschaffungswerte aufgeführt sind, sind diese maßgebend. Bei Signalanlagen sind für die Berechnung der Unterhaltungskosten die in der Anlage 3 genannten Pauschsätze, für die Berechnung der Abschreibungskosten die Wiederbeschaffungswerte zugrunde zu legen.

- 8.2 Die Unterhaltungssätze umfassen auch die zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit erforderlichen Arbeiten, wie z. B. das Reinigen der Anlagen, das Beseitigen von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs, Schmierens der Weichen und Signalanlagen.

9. Vereinfachte Abrechnung von Gebäudeteilen

- 9.1 Für die Benutzung oder Mitbenutzung von Räumen können die Verwaltungen, wenn der Anteil am gesamten Gebäude nicht höher ist als etwa 10 % und dabei das Anlegen und Fortführen einer Anlagewertnachweisung entbehrlich wird, eine angemessene Miete vereinbaren, die auch die Kosten für die Unterhaltung und den Ersatz einzuschließen hat.

9.2 Die Kosten für die Beheizung, Beleuchtung, Reinigung sind erforderlichenfalls gesondert zu vergüten. Hierfür können auch Pauschsätze in Rechnung gestellt werden.

10. Vergütung für die Überlassung von Grundstücken für Sonderanlagen

10.1 Für Betriebsgelände, Ladestraßen, Wegeflächen ist einheitlich ein Zeitwert von 8,-- DM/qm zugrunde zu legen.

10.2 Für sonstiges Gelände, ausgenommen die unter Ziff. 10.3 bezeichneten Grundstücke, ist einheitlich ein Zeitwert von 16,-- DM/qm zugrunde zu legen.

10.3 Für Grundstücke, die Dritten zur gewerblichen Nutzung überlassen sind, sind folgende Zeitwerte zugrunde zu legen:

Für Bahnhöfe der Gruppe S	=	60,--	DM/qm
Gruppe A	=	40,--	DM/qm
Gruppe B	=	30,--	DM/qm
Gruppe C	=	12,--	DM/qm
Gruppe D	=	8,--	DM/qm

Für die Einstufung der Bahnhöfe gilt die Gruppeneinteilung, die die DB für Lagerplätze festgelegt hat. Wenn es aus kundendienstlichem Entgegenkommen geboten war, für ein durch Dritte gewerblich genutztes Grundstück eine niedrigere Miete zu vereinbaren als nach den vorgenannten Zeitwertsätzen errechnet, so ist dies bei der Bemessung des Zeitwertes für dieses Grundstück angemessen zu berücksichtigen.

10.4 Wird von der anmietenden Verwaltung glaubhaft dargetan, daß der ortsübliche Zeitwert vergleichbarer Grundstücke niedriger ist, so ist dieser anzuwenden.

10.5 Die Vergütung für die Überlassung von Grundstücken beträgt 6,5 % der vorgenannten Zeitwerte.

11. Dienstleistungen (Personalleistungen)

11.1 Dienstleistungen des Personals sind von der anderen Verwaltung nur insoweit zu vergüten, als der leistenden Bahn ein Mehrkostenverursachender Personalmehrbedarf entsteht. Der Personalmehrbedarf stellt den Unterschied dar, der sich zwischen dem Personalbedarf für den Betrieb als Ganzes (Betrieb für die Bundesbahn und für die NE) und dem Personalbedarf ergibt, welchen die Bundesbahn ohne die Leistungen, die für die NE besorgt werden, hätte. Die NE hat also der DB denjenigen Betrag zu erstatten, den diese einsparen würde, wenn sie den Dienst für die NE nicht mitbesorgen würde. Maßgebend für die Festlegung des Personalmehrbedarfs sind somit der Mehrbedarf und nicht die Mehrarbeit. Das gleiche gilt sinngemäß, wenn die Bundesbahn den NE einen Personalmehrbedarf zu erstatten hat.

- 11.2 Bei Ermittlung dieses Personalmehrbedarfs ist zunächst der Personalbedarf der leistenden Verwaltung unter der Annahme festzustellen, daß Arbeiten lediglich für die leistende Verwaltung ausgeführt werden. Der Unterschied zwischen dem sich hiernach ergebenden Personalbedarf und dem zur Durchführung des Dienstes beider Verwaltungen genehmigten Personalbedarf stellt den Personalmehrbedarf dar, der, soweit er Mehrkosten verursacht, von der anderen Verwaltung zu vergüten ist.
- 11.3 Bei einem Beamten und Angestellten sind die von der Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung jeweils bekanntgegebenen Besoldungsdurchschnittsbezüge einschließlich der Sonderzuwendungen nach dem Gesetz vom 15. 7. 1965 in der jeweiligen Fassung oder nach den Tarifverträgen einzusetzen. Bei der Berechnung ist die Bewertung des Dienstpostens zugrunde zu legen.
- 11.4 Bei einem Lohnempfänger ist der Lohn nach dem Tabellenlohn seiner ständigen Beschäftigung zuzüglich des Urlaubslohnzuschlages nebst Kinder- und Sozialzuschlag für 1 Kind und den einmaligen jährlichen Zuwendungen einzusetzen.
- 11.5 Den so ermittelten Bezügen sind die durchschnittlichen Nebenbezüge zuzuschlagen, ferner der Wohlfahrtszuschlag für Versorgung, soziale Versicherung und Fürsorge, und zwar
- 40 % bei Beamten und
 - 25 % bei Angestellten und Arbeitern.
- 11.6 Dieser Gesamtbetrag ist zu erhöhen um den Stellvertretungszuschlag, und zwar
- 24 % bei Beamten und Angestellten für Urlaub und Krankheit,
 - 9 % bei arbeiterrentenversicherungspflichtigen Lohnempfängern,
 - 12 % bei angestelltenversicherungspflichtigen Lohnempfängern.
- 11.7 Bei Leistungen einer NE für die DB ist die Vergütung nach den gleichen, vorstehend genannten Grundsätzen und Besoldungsdurchschnittsbezügen (Ziff. 11.3 bzw. 11.4) zu berechnen.
- 11.8 Von den so ermittelten Personalkosten ist bei Leistungen der Bundesbahn ein Abschlag von 20 % und bei den Leistungen der NE ein Abschlag von 15 % vorzunehmen, um die Verschiedenheit zwischen Bundesbahn und NE in der Dienstplangestaltung, Dienstpostenbesetzung und Höhe der Wohlfahrts- und Stellvertretungszuschläge auszugleichen.

12. Sachleistungen und Kostenverteilung

12.1 Bei Sachleistungen ist zu unterscheiden zwischen

- Leistungen, die den Zwecken beider Verwaltungen dienen (Gemeinschaftsleistungen) und
- Leistungen, die eine Verwaltung ausschließlich für Zwecke der anderen Verwaltung erbringt (Sonderleistungen).

12.2 Die Kosten der Gemeinschaftsanlagen, auch für Beleuchtung, Heizung, Reinigung, Steuern usw., sind von den beiden Verwaltungen in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Anlagen und Leistungen ihren Zwecken dienen (s. Ziff. 13).

12.3 Die Kosten der Sonderanlagen und der Sonderleistungen sind von der Verwaltung zu tragen, deren Zwecken die Anlagen und Leistungen dienen.

12.4 Für die Einführungsweiche gilt die Sonderregelung nach Ziff. 4.2.

13. Schlüsselung der Kosten der Gemeinschaftsanlagen und -Leistungen

13.1 Für ihre Abrechnung sind entweder ein Generalschlüssel oder nach der Art der Anlagen und Leistungen Einzelschlüssel zu vereinbaren. Als Einzelschlüssel für sächliche Leistungen kommen folgende Maßstäbe in Betracht:

- im Betriebsdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung aufkommenden Achsen oder Züge oder die aus beiden errechnete Durchschnittszahl (Beispiel: Verhältnis der Züge 1 : 9, Verhältnis der Achsen 1 : 5, Durchschnittsatz = 7 : 45),
- im Personenverkehrs- und Gepäckdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung verkauften Fahrkarten,
- im Expreßgutdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung behandelten Expreßgutkarten,
- im Güterverkehr das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung abgefertigten Frachtbriefe oder behandelten Tonnen oder die aus beiden Verhältnissen errechnete Durchschnittszahl.

13.2 Als Generalschlüssel eignet sich besonders das oben für den Betriebsdienst genannte Anteilsverhältnis. Ein Generalschlüssel kann aber auch unter Zusammenfassung mehrerer Einzelschlüssel gebildet werden.

13.3 Für die Zählung der Lokomotiv- und Wagenachsen gilt folgendes:

Es werden gezählt:

- die in Personen- und Güterzügen ohne Aufenthalt durchfahrenden Achsen einmal,
- die in Personen- und Güterzügen den Einführungsbahnhof mit Aufenthalt anlaufenden Achsen einmal,
- die mit Personenzügen ankommenden und aus demselben Gleis zurückfahrenden Wagenachsen einmal, die Lokachsen beim Umsetzen zweimal,
- alle übrigen Achsen je einmal im Eingang und im Ausgang.

13.4 In der Regel sind die Zählungen sowohl in einer verkehrsstarken als auch in einer verkehrssarmen Woche durchzuführen.

13.5 Erstreckt sich die Gemeinschaft nur auf einen begrenzten Teil des Einführungsbahnhofs, so kann die Zählung auf die Züge und Achsen beschränkt werden, die diesen Teil des Bahnhofs benutzen.

13.6 Die Schlüssel sind im übrigen nach den Ergebnissen der oben genannten Zählabschnitte für einen mindestens ein Jahr umfassenden Zeitabschnitt zu errechnen. Die Schlüssel gelten bis zu einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse weiter. Nach Ablauf von 3 Jahren kann jedoch eine Nachprüfung der Schlüssel von jeder Verwaltung verlangt werden.

14. Sonstige Leistungen und Lieferungen

14.1 Die Lieferung von Betriebs- und Heizstoffen, Wasser für Wirtschaftszwecke sowie Energieleistungen sind entweder nach den Rechnungsunterlagen zu erfassen oder zu pauschalisieren. Bei Kohlen sind außerdem die Fracht- und Umschlagskosten zu berechnen.

14.2 Für Abgaben, z. B. Grundsteuer, Beiträge für Straßenreinigung und für Postfernsprechgebühren, gelten die Bestimmungen in Ziffer 14.1 Satz 1.

15. Rangierleistungen

Für Rangierleistungen kann nach den in Ziff. 5.1 festgelegten Grundsätzen eine pauschale Vergütung vereinbart werden.

16. Verwaltungskostenzuschlag

Zu den Kosten der Ziff. 8, 11, 14 und 15 ist für nicht besonders nachzuweisende Kosten allgemeiner Art (Verwaltungskosten) ein Zuschlag von 5 % zu erheben. Bei den Kosten nach Ziff. 15 bleiben jedoch Zinskosten nach Ziff. 7 und Frachtkosten bei Kohlen nach Ziff. 14 bei der Berechnung der Verwaltungskosten unberücksichtigt.

17. Änderung der Abrechnungsgrundlagen

- 17.1 Bei Veränderung der Kosten um mehr als 10 % werden die Wiederbeschaffungswerte, die der Abrechnung der Kosten für Unterhaltung und Ersatz zugrunde gelegt werden, dem veränderten Kostenstand angepaßt. Die sich hiernach ändernden Vergütungen, auch auf Grund geänderter Anteilsschlüssel, sind vom 1. 1. des folgenden Jahres an zu entrichten.
- 17.2 Wenn sich die Gehälter und Löhne ändern oder bei wesentlicher Änderung des Personalbedarfsplanes und dadurch des Personalmehraufwandes, ist die Kostenänderung vom Zeitpunkt der Änderung an zu berücksichtigen.

18. Haftung der Eisenbahnverwaltungen untereinander

- 18.1 Im Güterzugverkehr trägt die übergebende Verwaltung alle Schäden, die bis zur Bereitstellung des Wagens im Übergabegleis eintreten. Alle Schäden, die danach eintreten, trägt die übernehmende Verwaltung.
- 18.2 Im Reisezugverkehr trägt die übergebende Verwaltung alle Schäden, die bis zum Halt des Zuges am Bahnsteig des Einführungsbahnhofs eintreten. Alle Schäden danach gehen zu Lasten der übernehmenden Verwaltung.

Die übergebende Eisenbahnverwaltung haftet jedoch auch für Schäden, die ein Reisender, der nicht Fahrgast der übernehmenden Eisenbahnverwaltung ist, nach dem Halt des Zuges erleidet.

- 18.3 Bei Betriebsabläufen, die nicht unter Ziff. 18.1 und 18.2 fallen, tritt für einen Schaden die Eisenbahnverwaltung ein, deren Aufgaben bei der Schadensverursachung besorgt worden sind.

Sind bei der Schadensverursachung zugleich Aufgaben der Bundesbahn und der NE besorgt worden, oder ist nicht festzustellen, für welche der beiden Verwaltungen die Aufgaben besorgt worden sind, so tragen die Bundesbahn und die NE den Schaden je zur Hälfte.

- 18.4 Tritt ein Schaden infolge von Mängeln an Anlagen, Einrichtungen, Geräten oder Fahrzeugen ein, so trägt ihn die Verwaltung, die die Anlagen, Einrichtungen, Geräte oder Fahrzeuge unterhält.
- 18.5 Entschädigung ist zu leisten für Sachschäden der anderen Eisenbahnverwaltung und für deren Aufwendungen zur Erfüllung haftpflichtrechtlicher Ansprüche dritter Personen; ebenso ist Entschädigung zu leisten für Aufwendungen bei Schadensbeseitigungsmaßnahmen und zur Erfüllung von Schadenersatzverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Wasserhaushaltsgesetz.

nl. 5 18.6 Die Haftung für Dienst- und Arbeitsunfälle von Eisenbahnbediensteten regelt sich nach dem als Anlage 5 beiliegenden, zwischen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einerseits und der ehemaligen Berufsgenossenschaft der Privatbahnen andererseits geschlossenen Verträge vom 13. 7./10. 9. 1925.

18.7 Durch die Bestimmungen der Ziff. 18.1 bis 18.6 ist die Haftung der Verwaltungen untereinander abschließend geregelt.

18.8 Der Rückgriff gegen Bedienstete der anderen Verwaltung ist nur durch die andere Verwaltung und nur nach deren für diesen Fall geltenden Vorschrift statthaft.

19. Untersuchung der Schadensfälle

Die Schadensfälle untersucht die Bundesbahn, sofern nichts anderes vereinbart ist. Sie zeigt die Untersuchung der NE an und beteiligt diese auf Verlangen an der Untersuchung. Jede Verwaltung vernimmt ihre Bediensteten.

20. Schadensersatzansprüche Dritter

Die Regelung von Ersatzansprüchen Dritter obliegt grundsätzlich der ersatzpflichtigen Verwaltung. Die andere Verwaltung ist von Ersatzansprüchen Dritter in Kenntnis zu setzen und auf Verlangen an der Regelung zu beteiligen, wenn ihre Interessen berührt sind.

21. Beförderungsschäden

Für den Schadensausgleich zwischen den Verwaltungen gelten folgende Bestimmungen:

- für Beförderungsgüter die Entschädigungsvereinbarung vom 5./14. 2. 1951 in der jeweils gültigen Fassung,
- für Güterwagen einschließlich BT-Wagen mit pa-Behältern die "Allgemeinen Bedingungen für die gemeinsame Benutzung der Güterwagen und Lademittel durch die Deutsche Bundesbahn und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs - Benutzungsbedingungen (GüBed)",
- für Personen-, Post- und Gepäckwagen das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereich des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VPÜ),
- für Kleinbehälter und Paletten die jeweilige Vereinbarung.

22. Kassenfehlbeträge

Die aus den Fehlbeträgen in gemeinschaftlichen Kassen ungedeckt bleibenden Beträge fallen der Verwaltung zur Last, der der Kassenbeamte angehört.

23. Rechnungsausgleich

- 23.1 Die leistende Verwaltung legt über die geschuldeten Beträge jährlich Rechnung. Die schuldende Verwaltung leistet zum Ende jeden Kalendervierteljahres Abschlagszahlungen in Höhe eines Viertels der Verbindlichkeiten des Vorjahres.
- 23.2 Die sich ergebenden Schuld- oder Forderungsbeträge sind bei der Zentralausgleichsstelle (Zast) in Hannover zum Zwecke des Zahlungsausgleichs nach den Bestimmungen der DV 205 (Zav-Best.) anzumelden, sofern die NE der Zentralausgleichsvereinigung angeschlossen ist. Es kann auch eine unmittelbare Zahlung an die forderungsberechtigte Verwaltung vereinbart werden.
- 23.3 Die Anmeldung oder Zahlung durch die schuldende Verwaltung gilt nicht als Anerkennung der Forderung.
- 23.4 Nach- und Rückforderungen können nur innerhalb einer Frist von 2 Jahren vom Tage der Übersendung der Abrechnung an geltend gemacht werden.

24. Betriebsdienst

- 24.1 Auf den Gemeinschaftsanlagen leitet die Bundesbahn den Betrieb.
- 24.2 Werden die Gemeinschaftsanlagen eines ganzen Bahnhofs von der NE zur Verfügung gestellt, so leitet die NE den Betrieb.
- 24.3 Es gelten die Betriebsvorschriften der den Betrieb leitenden Verwaltung. Diese erteilt den Bediensteten beider Verwaltungen unmittelbar Weisungen.
- 24.4 Abweichendes kann vereinbart werden. Eine solche abweichende Regelung kann die andere Verwaltung aus Gründen der Betriebssicherheit beanspruchen.

25. Sonstiger Dienst

- 25.1 Bei Diensten, die einem gemeinschaftlichen Zweck dienen, gelten die fachlichen Vorschriften der Bundesbahn; sonst gelten die fachlichen Vorschriften der Verwaltung, für die sie besorgt werden.
- 25.2 Fachliche Weisungen an Bedienstete der anderen Verwaltung werden über die dem Bediensteten vorgesetzte Stelle erteilt.

26. Persönliche Unterstellung

Jeder Bedienstete ist auch im Dienst für die andere Verwaltung persönlich der Verwaltung unterstellt, der er angehört. Die andere Verwaltung kann die Ablösung des Bediensteten verlangen, wenn er sich in ihrem Dienst grobe Verfehlungen zuschulden kommen läßt. Bei Gefahr im Verzuge kann sie ihm vorläufig die Ausübung des Dienstes untersagen.

27. Verkehrsdienst

- 27.1 Für die Übergabe und Übernahme von Gepäck, Expreßgut und Leichen sowie von Gütern und Tieren sowie für den Übergang von Wagen und Lademitteln gelten die einschlägigen Abkommen und Vorschriften.
- 27.2 Das Verfahren der Übergabe und Übernahme richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und ist von Fall zu Fall besonders zu vereinbaren.
- 27.3 Die Einnahmen aus dem Verkehr mit NE, die in den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen sind, werden nach den "Vorschriften über die Verteilung der Frachten und Gebühren aus dem Güter- und Tierverkehr zwischen den dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif beigetretenen Eisenbahnen (Anteilsübersicht)" und der "Vorläufigen Vorschrift für die Verteilung der Beförderungsgebühren und sonstigen Gebühren des Militärverkehrs zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen und den im Anhang I zum DGMT aufgeführten Verwaltungen (Mil-Antü) verteilt.

28. Einführungsverträge

- 28.1 Auf der Grundlage dieser Richtlinien ist mit den einzelnen NE für jeden Einführungsbahnhof ein Einführungsvertrag abzuschließen. Er kann mit einer Frist von 6 Monaten zum 30. 6. und 31. 12. eines jeden Jahres gekündigt werden. Ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist können Einführungsverträge aufgehoben werden, wenn eine Bahn den Betrieb der anschließenden Strecke dauernd einstellt oder wenn über das Vermögen der einführenden Bahn der Konkurs eröffnet wird.
- 28.2 Für die Neufestsetzung der Vergütungen auf Grund der Einführungsrichtlinien bedarf es keiner Kündigung des Einführungsvertrages (s. auch Ziff. 17).

29. Aufhebung der Einführung

Bei Aufhebung der Einführung kann jede Bahn die auf ihrem Gelände liegenden Anlagen der anderen Bahn ganz oder teilweise gegen Erstattung des Zeitwertes in ihr Eigentum übernehmen. Will sie das nicht, so hat die andere Bahn binnen einer angemessenen Frist die Anlagen zu beseitigen und den früheren Zustand wiederherzustellen, widrigenfalls diese Arbeiten auf ihre Kosten und Gefahr ausgeführt werden.

30. Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten am 1. 1. 1969 in Kraft. Die nach Ziff. 28 dieser Richtlinien umzustellenden Einführungsverträge treten unabhängig von dem Zeitpunkt ihres Abschlusses ebenfalls rückwirkend ab 1. 1. 1969 in Kraft. Für die Zeit bis zum 31. 12. 1968 soll - auch soweit die Verträge gekündigt waren - nach den bisherigen Regelungen verfahren werden.

31. Übergangsregelung für 1969

Wenn die Abrechnung für das Jahr 1969 einen gegenüber dem Vorjahr 1968 höheren Endbetrag ergibt, so wird der Differenzbetrag für das Jahr 1969 in Höhe von 50 % in Rechnung gestellt.

32. Kündigung der Richtlinien

- 32.1 Die vorstehenden Richtlinien gelten zunächst für 6 (sechs) Jahre (vom 1. 1. 1969 an gerechnet), es sei denn, daß eine grundlegende Änderung der Verhältnisse eine vorherige Überprüfung erfordert. In diesem Falle können die Richtlinien mit einer Frist von einem halben Jahr zum Ende des Kalenderjahres gekündigt werden.
- 32.2 Die Richtlinien gelten über den 1. 1. 1975 hinaus weiter, wenn sie nicht zum Jahresschluß mit Halbjahresfrist gekündigt werden.

..... Köln, den .1.10.:. 1970 ..Frankfurt (M) den 10.11. 1970

Bundesverband Deutscher
Eisenbahnen (BDE)

Deutsche Bundesbahn
Der Vorstand

gez. Dr. Wersche

gez. Dr. Oeftering

(Zu Ziff. 8 der Richtlinien)

für die Wiederbeschaffungswerte und für
Unterhaltung und Ersatz der Oberbauanlagen
der Gemeinschafts- und Sonderanlagen

Art der Anlage	Einheit	Wiederbeschaffungswerte			Unterhaltung *)			Ersatz *)			Bem.
		1. Ordn. DM	2. Ordn. DM	3. Ordn. DM	1. Ordn. %	2. Ordn. %	3. Ordn. %	1. Ordn. %	2. Ordn. %	3. Ordn. %	
<u>A. Gleise</u> (einschl. Schwellen und Bettung)	1 m	203,00	124,00	88,00	3,3	3,7	3,9	3,7	3,1	3,1	
<u>B. Weichen</u> (einschl. Gestänge, Schwellen und Bettung)	1 St	16 611,00	11 084,00	8 696,00	4,0	4,5	4,0	5,0	3,1	3,1	
Einfache Weiche		30 456,00	19 153,00	14 664,00							
Doppelte Weiche		26 670,00	18 190,00	14 268,00							
Einfache Kreuzungs- weiche		30 437,00	20 485,00	15 974,00							
Doppelte Kreuzungs- weiche		19 035,00	12 863,00	10 380,00							
Kreuzung		25 %	35 %	35 %							
<u>C. Gemeinkosten</u> auf die vorstehenden Werte zu A. und B. sind diese Prozent- sätze anzuwenden											

*) Die Prozentsätze für Unterhaltung und Ersatz sind auf die Wiederbeschaffungswerte zu A. bzw. B. einschli der Gemeinkosten zu C. zu beziehen.

Anlage 1b

(Zu Ziff. 8 der Richtlinien)

S ä t z efür Unterhaltung und Ersatz der
Gemeinschafts- und SonderanlagenFür die Unterhaltung und den Ersatz sind folgende Vomhundertsätze
des Wiederbeschaffungswertes zu berechnen:

Art der Anlage	Unterhaltung %	Ersatz %
A. <u>Hochbauten</u> (einschl. der besonderen Betriebseinrichtungen, DIN 276/2.4)	1,5	1,7
B. <u>Signalanlagen</u>	7,0	2,5
C. <u>Schranken- und Blinklichtanlagen</u>	7,0	4,0
D. <u>Fernmeldeanlagen</u>	7,0	4,0
E. <u>Ladestraßen, Bahnsteige und dergl.</u>	0,8	2,5
F. <u>Beleuchtungsanlagen</u> (außerhalb der Gebäude)	5,0	2,5
G. <u>Fahrkartendrucker</u>	5,0	5,0
H. <u>Elektrowagen</u> hierzu Ladeanlage	7,0 8,0	6,7 5,0
I. <u>Gepäckkarren und Anhänger</u> für Elektrowagen	7,0	6,7
K. <u>Brücken, Durchlässe</u>	1,0	1,7

Für sonstige oben nicht aufgeführte Anlagen sind die Sätze für
Unterhaltung und Ersatz nach Erfahrungswerten zu berechnen.

Grundsätze für die Berechnung der Wiederbeschaffungswerte

1. Soweit nicht in den Anlagen 1a und 3 einheitliche **Wiederbeschaffungswerte** angegeben sind, wird der Wiederbeschaffungswert in folgender Weise errechnet:

Die ursprünglichen Baukosten oder ursprünglichen Beschaffungs- oder Herstellungskosten werden

durch den Jahresbauindex des Jahres, für das sie festgestellt worden sind, geteilt und dann mit dem Bauindex, der für das Kalenderjahr vor der Übergabe in die Gemeinschaft oder zur Sonderbenutzung oder aber vor dem Zeitpunkt der Neufestsetzung der Vergütung gilt, vervielfältigt.

2. Als **Jahresbauindex** gilt folgender für das frühere Reichsgebiet und später für das Bundesgebiet vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte arithmetische Mittelwert für den Zeitraum eines Jahres, umgerechnet auf den Jahresbauindex 100 für das Jahr 1970

Jahr	Index	Jahr	Index	Jahr	Index	Jahr	Index
1913+	14,7	1933	18,4	1953	43,9	1973	126,4
1914	15,7	1934	19,3	1954	44,1	1974	135,6
1915	17,6	1935	19,3	1955	46,5	1975	138,9
1916	19,4	1936	19,3	1956	47,7	1976	143,7
1917	24,1	1937	19,7	1957	49,4	1977	150,7
1918	33,4	1938	19,9	1958	51,0	1978	159,7
1919	54,9	1939	20,2	1959	53,7	1979	
1920	157,0	1940	20,5	1960	57,7	1980	192,6
1921	285,0	1941	21,5	1961	62,1	1981	
1922++	0,0	1942	23,3	1962	67,2	1982	
1923++	0,0	1943	23,8	1963	70,7	1983	
1924	20,3	1944	24,3	1964	74,0	1984	
1925	25,0	1945	25,1	1965	77,1	1985	
1926	24,3	1946	26,8	1966	79,6	1986	
1927	24,6	1947	31,3	1967	77,9	1987	
1928	25,7	1948+++	41,3	1968	81,2	1988	
1929	26,1	1949	38,6	1969	85,9	1989	
1930	25,0	1950	36,8	1970	100,0	1990	
1931	22,9	1951	42,6	1971	110,3	1991	
1932	19,4	1952	45,4	1972	117,8	1992	

- +) Bei Anlagen, die vor dem Jahre 1913 fertiggestellt wurden, ist der Jahresindex für das Jahr 1913 anzuwenden.
- ++) Bei Anlagen, die in den Jahren 1922 und 1923 fertiggestellt und auf den Zeitwert 1924 umbasiert wurden, ist der Jahresbauindex für 1924 anzuwenden.
- +++) Der Jahresbauindex für das Jahr 1948 ist festgestellt als Durchschnitt aus den Monaten Juni (vor der Währungsreform) und August (nach der Währungsreform).

S ä t z e
für die Wiederbeschaffungswerte 1968
der Signalanlagen
der Gemeinschafts- und Sonderanlagen
(einschl. Gemeinkosten 33 %)

Lfd. Nr.	Art des Anlagenteils	Signalanlagen in		
		mechanisch	elektro- mechanisch	elektrisch
		Stellwerken		
		DM		
1	Form-Hauptsignal*	3525	3525	-
2	Licht-Hauptsignal*	4921	5187	5520
3	Licht-Haupt/Sperrsignal*	6650	6916	7182
4	Form-Vorsignal*	2381	2381	-
5	Licht-Vorsignal*	5187	5453	5786
6	Form-Sperrsignal*	1317	1317	-
7	Licht-Sperrsignal*	1995	2128	2261
8	Ersatzsignal oder Sh 1 am Wartezeichen	505	505	559
9	Sonstiges nicht verstellbares Signal	60	60	60
10	Signalhebel***	1503	-	-
11	Weichen-, Gs-, Hs- und Riegelhebel**/**	1503	1317	-
12	Fahrstraßenhebel***	1503	2261	-
13	Fahrstraßensignalhebel***	-	3225	-
14	Schlüsselsperren	412	412	412
15	Signalantrieb			
	a) mechanisch	346	-	-
	b) elektromechanisch	-	2514	-
	c) elektrisch	-	-	-
16	Weichenantrieb (einschl. Spitzenverschluß) und Gs-Antrieb			
	a) mechanisch	958	-	-
	b) elektromechanisch	-	2514	-
	c) elektrisch	-	-	3139
17	Riegel			
	a) mechanisch	545	-	-
	b) elektromechanisch	1756	1822	-
	c) elektrisch	-	-	1875
18	Gleissperre			
	a) mechanisch	918	-	-
	b) elektromechanisch	-	918	-
	c) elektrisch	-	-	918

19	Stelleinrichtungen für <u>Licht-Vorsignal und Vorsignalwiederholer</u>	2008	2128	2195
	<u>Licht-Hauptsignal</u>	4921	5121	5320
	<u>Licht-Haupt/Sperrsignal</u>	5786	6052	6251
	<u>Licht-Sperrsignal</u>	2993	3126	3259
	<u>Ersatzsignal oder Sh 1 am Wartezeichen</u>	1131	1131	1131
20	Stelleinrichtungen für Weichen in Dr-Anlagen	-	-	5187
	DrS 2-Anlagen	-	-	3259
21	Blockfeld oder elektr. Tastensperre	1436	1436	-
22	Weichenstellbock für handgestellte Weichen einschl. Spitzenverschluß	399	399	399
23	Hebelbankschloß oder Werkschloß für Schlüssel- werk	133	133	-
24	Gleisstromkreis mit Motor- oder Röhrenrelais (Inneneinrichtung)	1197	1330	1436
	mit Dr-Relais	732	732	732
25	Gleisstromkreis (Wechselstrom) (Außeneinrichtung)			
	a) Bfs-Gleis oder Weiche	1343	1343	1343
	b) Strecke ohne Drossel	878	878	878
	c) Strecke mit Drossel	4057	4057	4057
26	Achszählkreis (Relaistechnik, Inneneinrichtung)	5985	6251	6650
27	Sonstige Meldeeinrichtung (z. B. Halt/Fahr- melder, Haupt- und Vorsignalmelder usw.)	80	80	86
28	Isolierschiene	186	186	186
29	Isolierschienenkontakt	891	891	891
30	Schienenkontakt	811	811	811
31	Magnetschienenkontakt	1197	1197	1197
32	Signalkabel je Ader-km*	559	509	439
33	Drahtzugdoppelleitung oder Gestänge für Weichen, Signale usw.**** je Einheit	1317	-	-

* einschl. Erdfuß, Fundamente, Kupplungen und Kontakte

** mechanische Doppelstellerhebel = 2 Hebel

*** einschl. aller mechan. Innenanlagen, Gestelle, Relais, Innenkabel,
jedoch ohne Stelleinrichtungen für Lichtsignale usw.

**** einschl. Anteil Spannwerk und Kanal

Deutsche Bundesbahn

Bundesbahndirektion

Anlage 4

(zu Ziff 6.1 der
Einführungsrichtlinien)

Anlagewertnachweisung

für den

Einführungsbahnhof

(Erläuterungen siehe Seite 4)

Aufgestellt:

..... den 19.....

Deutsche Bundesbahn

.....

Erläuterungen

In die AWN sind die Sonder- und Gemeinschaftsanlagen eines Einführungsbahnhofes getrennt nach DB- und NE-Anlagen aufzunehmen. Die Ziffernhinweise beziehen sich auf die Einführungsrichtlinien. Einzutragen ist in:

- Spalte 3: das Jahr, in dem die Anlage erstmals in das Gemeinschaftsverhältnis eingebracht wurde (Ziff. 7)
- Spalte 4: der Kapitalwert der Anlage zum Zeitpunkt der Einbringung (Ziff. 7)
- Spalte 5: der Anpassungswert nach Ziff. 6.2, bei Oberbauanlagen nach Ziff. 6.3;
- Spalte 6: der 10 %ige Abschlag nach Ziff. 6.3;
- Spalte 7: der Kapitalwert der Sonderanlage, das ist ggf der um den Abschlag ermäßigte Wert der Spalte 4;
- Spalte 8: der Anpassungswert der Gemeinschaftsanlage, das ist der ggf um den Abschlag ermäßigte Wert der Spalte 5, bei Oberbauanlagen der Wert der Anlage 3. Ordnung nach Ziff. 6.3;
- Spalte 9: der Zinssatz nach Ziff. 7;
- Spalte 10: die Zinskosten,
bei Sonderanlagen das Produkt aus der Summe der Spalte 7 und der Spalte 9,
bei Gemeinschaftsanlagen das Produkt aus der Summe der Spalte 8 und der Spalte 9.
Von den Zinskosten für Gemeinschaftsanlagen ist nur der aus dem Aufteilungsschlüssel (Ziff. 13.1) sich ergebende Kostenanteil in Rechnung zu stellen.
- Spalte 11: Der Wiederbeschaffungswert nach Ziff. 8.1, das ist der aus dem Kapitalwert der Spalte 4 mit Hilfe der Indexzahl errechnete Wert, bei Oberbaustoffen der entsprechende Wert der Anlage 1 a, bei Signalanlagen der Wert der Anlage 3;
- Spalte 12: der 10 %ige Abschlag nach Ziff. 6.3;
- Spalte 13: der Wiederbeschaffungswert der Sonderanlage aus Spalte 11,
bei Oberbaustoffen der ungekürzte Wert der Spalte 11;
- Spalte 14: der Wiederbeschaffungswert der Gemeinschaftsanlage nach Ziff. 8.1, das ist der aus dem Anpassungswert der Spalte 8 mit Hilfe der Indexzahl errechnete Wert, bei Oberbauanlagen der Wiederbeschaffungswert aus der Anlage 1 a für Anlagen 3. Ordnung, bei Signalanlagen der Wert der Anlage 3;
- Spalte 15: der Prozentsatz für Unterhaltungskosten aus den Anlagen 1 a und 1 b;
- Spalte 16: der Prozentsatz für Abschreibungskosten aus den Anlagen 1 a und 1 b;
- Spalte 17: die Summe der Prozentsätze aus den Spalten 15 und 16;
- Spalte 18: die Unterhaltungs- und Abschreibungskosten (ohne Verwaltungskostenzuschlag),
bei Sonderanlagen das Produkt aus den Spalten 13 und 17, \,
bei Gemeinschaftsanlagen das Produkt aus den Spalten 14 und 17,
- Spalte 19: der in DM errechnete Verwaltungskostenzuschlag nach Ziff. 16;
- Spalte 20: die um den Verwaltungskostenzuschlag erhöhten Unterhaltungs- und Abschreibungskosten. Von den Kosten für Gemeinschaftsanlagen ist nur der aus dem Aufteilungsschlüssel sich ergebende Kostenanteil in Rechnung zu stellen.
- Spalte 21/22: Aufteilungsschlüssel nach Einführungsvertrag

Vertrag

Zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, und dem Vorstand der Privatbahn-Berufsgenossenschaft zu Lübeck wird hinsichtlich der Übernahme der Entschädigungspflicht aus Unfällen von Beamten und Arbeitern, welche im Fahrbetrieb auf Anschlußstrecken oder auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn und der zur Privatbahn-Berufsgenossenschaft gehörigen Privateisenbahnen dauernd oder vorübergehend beschäftigt sind, nachstehendes vereinbart.

§ 1

Bei Unfällen, welche die vorbezeichneten Personen bei dem gemeinschaftlichen Fahrbetriebe (gleichviel, ob bei Ausübung des Fahrdienstes selbst oder bei dem Aufenthalt auf den Stationen) oder bei dem Betriebe auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen erleiden, hat für die zu leistenden Entschädigungen an Renten, Ruhegehältern, Heilungs- und Beerdigungskosten usw. bis zur Höhe der nach den Unfallversicherungsgesetzen und den Reichs- und Landesgesetzen über die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen zu gewährenden Beträge stets der Unfallversicherungsverband derjenigen Verwaltung aufzukommen, welcher der Verunglückte angehört, gleichviel ob die Unfälle im Betriebe der Deutschen Reichsbahn oder der Privatbahnverwaltung geschehen sind und ohne Rücksicht auf ein etwaiges Verschulden der Organe der einen oder der anderen Verwaltung.

§ 2

Das Dienst Einkommen der in Gemeinschaftsbetrieben beschäftigten Bediensteten von Privatbahnen ist stets mit seinem vollen, nach den Vorschriften der Privatbahn-Berufsgenossenschaft umlagepflichtigen Betrage zu der berufsgenossenschaftlichen Umlage heranzuziehen.

Die Umlage hat die Privatbahnverwaltung an die Berufsgenossenschaft abzuführen.

Es bleibt der Vereinbarung zwischen der Gruppenverwaltung Bayern bzw. den Reichsbahndirektionen und der betreffenden Privatbahnverwaltung überlassen, wieweit die ersteren hinsichtlich des im gemeinschaftlichen Dienste verwendeten Privatbahnpersonals für die Umlagebeträge an die Privatbahnverwaltung Ersatz zu leisten und wieweit die Privatbahnverwaltung für das im gemeinschaftlichen Dienste beschäftigte Reichsbahnpersonal eine jährliche, den Umlagesätzen der Privatbahn-Berufsgenossenschaft entsprechende Vergütung an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu leisten hat.

§ 3

Die Privatbahn-Berufsgenossenschaft verzichtet auf den ihr etwa gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zustehenden Rückgriff wegen der von ihr gemäß § 1 dieser Vereinbarung gezahlten Entschädigungen. Ebenso verzichtet auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf den ihr wegen der nach § 1 dieser Vereinbarung gezahlten Entschädigungsbeträge gegen die Privatbahn-Berufsgenossenschaft etwa zustehenden Rückgriff.

§ 4

Entschädigungsberechtigungen, welche über die im § 1 bezeichneten Beträge hinausgehen, werden von der gegenwärtigen Vereinbarung nicht berührt. Die jene Beträge übersteigenden Leistungen bleiben vielmehr der betreffenden Verwaltung bzw. den an der Gemeinschaft beteiligten Verwaltungen nach Maßgabe der für das Gemeinschaftsverhältnis in Betracht kommenden Rechtsätze oder Vereinbarungen zur Last.

§ 5

Der gegenwärtige Vertrag findet Anwendung auf alle seit dem 1. Januar 1925 geschehenen Betriebsunfälle und bleibt zunächst bis zum Ende des Jahres 1929 in Geltung. Bei nicht rechtzeitiger Kündigung wird die Geltungsdauer nach jenem Zeitpunkt und ebenso in der weiteren Zukunft jedesmal auf fünf Jahre verlängert. Die Zustellung der Kündigungserklärung muß spätestens am 1. Januar desjenigen Jahres geschehen, in welchem die Geltungsdauer des Vertrages abläuft.

Die Einschränkung der Kündigung auf einen Teil der in Betracht kommenden Bahnen ist nicht statthaft.

Im Falle der Aufhebung des Vertrages bleiben jedoch die Bestimmungen der §§ 1 bis 4 bezüglich aller während der Geltung desselben vorgekommenen Unfälle fort-dauernd maßgebend.

§ 6

Zur Entscheidung von Streitigkeiten über die durch diesen Vertrag begründeten Rechte und Pflichten, sowie über die Ausführung des Vertrages, ist ein Schiedsgericht zu ernennen. Für die Bildung des Schiedsgerichts und für das Verfahren kommen die Vorschriften der deutschen Zivilprozedur vom 13. Mai 1924 §§ 1025 - 1048 in Anwendung. Bezüglich der Ernennung der Schiedsrichter sind die folgenden abweichenden Bestimmungen in erster Reihe maßgebend.

Das Schiedsgericht wird in der Weise gebildet, daß die beteiligte Reichsbahndirektion und der Vorstand der

Privatbahn-

Privatbahn-Berufsgenossenschaft je einen Schiedsrichter ernennen. Zu Schiedsrichtern sollen Angehörige der unmittelbar beteiligten Verwaltungen sowie solche Personen, welche bei Bearbeitung der in Frage stehenden Unfallsachen tätig gewesen sind, nicht ernannt werden. Falls die Schiedsrichter den Parteien anzeigen, daß eine Einigung unter ihnen nicht erzielt ist, wird das Schiedsgericht durch einen von den Schiedsrichtern aus der Zahl der Mitglieder der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu wählenden Obmann ergänzt. Wenn keine Verständigung über die Wahl zustande kommt, ernennen die beiden Schiedsrichter je ein Mitglied einer Deutschen Eisenbahnverwaltung, und einer der Ernannten wird durch das Los zum Obmann bestimmt.

Die Frist für die Benennung der Schiedsrichter und der für die Obmannschaft zu bezeichnenden Personen (vgl. vorstehend Abs. 2 und 3, sowie §§ 1029 - 1031 der Zivilprozeßordnung) wird auf sechs Wochen festgesetzt.

Über die Tragung der Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens entscheidet das Schiedsgericht nach billigem Ermessen.

§ 7

Alle bisher mit den einzelnen Deutschen Staatseisenbahnverwaltungen abgeschlossenen bezüglichen Verträge werden durch diesen Vertrag aufgehoben.

§ 8

Die etwaigen Stempelkosten werden je zur Hälfte von beiden Parteien getragen.

Berlin, den 10. September 1925

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Hauptverwaltung

(Siegel) gez. Dr. Weirauch

Lübeck, den 13. Juli 1925

Der Vorstand
der Privatbahn-
Berufsgenossenschaft
gez. Dr. Ott

(Siegel)

Zu 58. 267. 397