

**Nutzungsbedingungen
für Serviceeinrichtungen
- Allgemeiner Teil (NBS-AT) -**

Stand: 01.07.2023

Die nachstehenden „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)“ basieren auf den vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) zur Verwendung empfohlenen Nutzungsvereinbarungen.

Inhaltsverzeichnis

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	3
1.	Zweck und Geltungsbereich	4
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	4
2.1	Genehmigung	4
2.2	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	6
2.3	Anforderungen an die Fahrzeuge	6
2.4	Sicherheitsleistung	6
3	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	7
3.1	Allgemeines	7
3.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	8
4	Nutzungsentgelt 4.1 Bemessungsgrundlage	9
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	9
4.3	Umsatzsteuer	9
4.4	Zahlungsweise	9
4.5	Anfechtungsbefugnis	9
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	10
5.1	Grundsätze	10
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen	10
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung	11
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	12
5.5	Mitfahrt im Führerraum	12
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	12
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	12
6	Haftung	13
6.1	Grundsatz	13
6.2	Mitverschulden	13
6.3	Haftung der Mitarbeiter	13
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	13
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	14
7	Gefahren für die Umwelt	14
7.1	Grundsatz	14
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	14
7.3	Bodenkontaminationen	15
7.4	Ausgleichspflicht zwischen EVU	15
8	Gegenseitigkeit	15

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 (GV. NW. 1966 S. 488; ber. GV. NW. 1967 S. 26; geändert durch Art. 104 des Gesetzes vom 18.05.2004 (GV. NRW. S. 248))
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
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
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z.B.	zum Beispiel

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und deren Nutzung durch Eisenbahnfahrzeuge sowie
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und den Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und der Port Emmerich Infrastruktur und Immobilien GmbH.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnverkehr teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten 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 beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 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 beglaubigten 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 beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG erbringen.

Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.3 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG 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 § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

2.2 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 2.2.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (BOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.2.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.2.3 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Die Vermittlung der Ortskenntnis erfolgt bei Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten. Für jedes weitere Mal verlangt die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

2.3 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.3.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnungen (BOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.3.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen Infrastruktur-, Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein
- 2.3.3 Im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 EBV weist der Betriebsleiter des EVU das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH nach.

2.4 Sicherheitsleistung

- 2.4.1 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen:

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung, sowie
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes,
- wenn das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt oder die Bonitätsbewertung einer Auskunftsei sonst nahelegt, dass er bei künftigen Zahlungen Schwierigkeiten haben könnte,
- wenn ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde.

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

2.4.3 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

2.4.4 Kommt das EVU dem in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistungen nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitszahlung erbracht worden ist.

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

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 Betriebsvorschriften der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z.B. Lagepläne) stellt die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH dem EVU zur Verfügung. Dies kann durch Veröffentlichung im Internet erfolgen. Auf Verlangen des EVU hat die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH die Unterlagen einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten in gedruckter Form zur Verfügung zu stellen. Für jedes weitere Mal verlangt die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen für die eigene Nutzung auch selbst vervielfältigen.

3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

3.2.1 Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht Port Emmerich im Rahmen des § 13 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

3.3.1.1 Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf und weist dabei – soweit vorhanden – auf eine tragfähige Alternative hin. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

3.3.1.2 Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH kann in begründeten Ausnahmefällen abweichend von Punkt 3.3.1.1 einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Der Grund für die Ausnahme muss dem betroffenen Zugangsberechtigten in Textform mitgeteilt werden. Das EVU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

3.3.1.3 Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, weist Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH auf ihm bekannte tragfähige Varianten hin. Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 13 Abs. 3 ERegG. Die Kriterien nach § 13 Abs. 3 Nr. 3 ERegG befinden sich im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.

- 3.3.2 Ein Zugangsberechtigter, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt werden soll, kann innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der beabsichtigten ablehnenden Entscheidung (§ 13 Abs. 4 Satz 1 ERegG) Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen (§ 13 Abs. 5 Satz 1 ERegG).

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

- 4.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH.
- 4.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht genutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH eingeräumte Entgeltmängel hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch das EVU.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 von der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5 Anfechtungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig 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 tragen 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 Eisenbahninfrastruktur 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 Name zu treffen.

5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
 - a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Verkehr des EVU beziehen (z.B. Baumaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Änderungen in der Signalisierung, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
 - b) etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z.B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH die Regelungen gemäß der NBS-BT und der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst an, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind für das EVU verbindlich. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU bei Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung der Kosten zur Verfügung gestellt. Für weitere Exemplare verlangt die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Dies gilt entsprechend bei der Neufassung oder Änderung der internen Unterlagen.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 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 Fahrzeuge). In jedem Fall ist auch die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegen gebliebener Fahrzeuge).
- 5.3.6 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z.B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen) unverzüglich zu beseitigen.

- 5.3.7 Das EVU schafft in seinem Entgeltsystem Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtung (§ 39 ERegG).

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH hat auf ihrem 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 der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen 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 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH bzw. ihre von ihr 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 der EVU mitfahren.
- 5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 sie die Zugangsberechtigten unverzüglich; gegebenenfalls auch fortlaufend (z.B. bei länger dauernden Maßnahmen). Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Sie führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

- 5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH das EVU unverzüglich (z.B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet). Das EVU kann zu den geplanten Arbeiten Stellung nehmen.

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 Im Verhältnis zwischen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und den 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.

- 6.1.3 Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH kann im Besonderen Teil ihrer Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

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 bei der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 Schieneninfrastruktur in den letzten drei Monaten vor dem Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt 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 nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den von dem EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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 Ausgleichspflicht zwischen EVU

Ist die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH entstehenden Kosten. Hat die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH 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.

8 Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) des EIU abweichen, so kann das EIU, welches ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie es selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z.B. in Schaden- und Haftungsfällen).

Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH
Wassenbergstraße 1
46446 Emmerich



**Nutzungsbedingungen
für Serviceeinrichtungen
- Besonderer Teil (NBS-BT)**

Stand: 01.07.2023

Inhaltsverzeichnis

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	3
1.	Allgemeine Informationen.....	4
1.1.	Einleitung.....	4
1.2.	Veröffentlichung.....	4
1.3.	Ansprechpartner	4
2.	Beschreibung der Serviceeinrichtung.....	5
2.1.	Einleitung.....	5
2.2.	Lageplan.....	5
2.3.	Betriebsverfahren	6
2.4.	Nutzungszweck	6
2.5.	Betriebszeiten.....	6
3.	Zugang zur Serviceeinrichtung.....	6
3.1.	Einleitung.....	6
3.2.	Betrieblich-technische Anforderungen	6
4.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	7
4.1.	Zuweisungsverfahren	7
4.2.	Koordinierungsverfahren und Konfliktlösung	8
4.3.	Nutzungsvertrag	8
5.	Betriebsleitung.....	8
5.1.	Einleitung.....	8
5.2.	Störungen im Bereich der Serviceeinrichtung.....	9
5.3.	Transport von außergewöhnlichen Sendungen	9
5.4.	Gefahrguttransporte	9
6.	Notfallmanagement	9
7.	Entgeltgrundsätze.....	10
7.1.	Preisbildung.....	10
7.4.	Bestandteile der Pflichtleistung.....	11
7.5.	Regelungen zur leistungsabhängigen Entgeltregelung.....	11
7.5.1.	Grundsatz und Zielstellung.....	11
7.5.2.	Leistungskriterium	11
7.5.6.	Entgelte für besondere Leistungen	12

Anlagen

Anlage 1	Übersichtsplan der Serviceeinrichtung der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH
Anlage 2	Entgeltliste
Anlage 3	Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 (GV. NW. 1966 S. 488; ber. GV. NW. 1967 S. 26; geändert durch Art. 104 des Gesetzes vom 18.05.2004 (GV. NRW. S. 248))
BT	Besonderer Teil
bzw.	Beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
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
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z.B.	zum Beispiel

1. Allgemeine Informationen

1.1. Einleitung

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) der Port Emmerich Infrastruktur und Immobilien GmbH gewährleisten die diskriminierungsfreie Nutzung der Serviceeinrichtungen sowie die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen gegenüber jedem Zugangsberechtigten.

Die NBS der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (AT) und einen Besonderen Teil (BT).

In den NBS-AT, die auf einer Empfehlung des VDV basieren, werden die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und den Zugangsberechtigten geregelt.

Die vorliegenden NBS-BT ergänzen die NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen.

NBS-AT und NBS-BT stellen die vertragliche Grundlage für die Geschäftsverbindung zwischen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und den Zugangsberechtigten dar.

1.2. Veröffentlichung

Herausgeber der NBS-AT und NBS-BT ist die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH, Wassenbergstr. 1, 46446 Emmerich am Rhein.

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-AT und NBS-BT) sind unter der Internetadresse www.port-emmerich.de für alle Zugangsberechtigten zugänglich.

1.3. Ansprechpartner

Verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter:

Herr Ilie Grigorean

NES Neusser Eisenbahn Service GmbH

Königsberger Straße 29

41460 Neuss

Tel.: 0 21 31 - 719 70 40

Mobil: 0157 - 762 99 068

E-Mail: ig@nes-neuss.de

Vertretung:

Prokurist
Herr Arndt Wilms
Wassenbergstr. 1
46446 Emmerich am Rhein
Tel.: 0 28 22 - 604 102 (Sekretariat)
Mobil: 0171 - 725 11 63
E-Mail: wilmsa@port-emmerich.de

Technischer Ansprechpartner:

Herr Marcel Lueb
Wassenbergstr. 1
46446 Emmerich am Rhein
Tel.: 02822 - 604 110
Mobil: 0171 - 560 73 19
E-Mail: luebm@egd-mbh.de

2. Beschreibung der Serviceeinrichtung

2.1. Einleitung

Eine umfassende Beschreibung der Serviceeinrichtung der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH enthält die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst (Anlage 3).

Die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst ist unter der Internetadresse www.port-emmerich.de für alle Zugangsberechtigten zugänglich.

Die folgenden Ausführungen enthalten Auszüge aus diesem Dokument, die Zugangsberechtigten einen ersten Überblick über die Serviceeinrichtungen ermöglichen sollen.

2.2. Lageplan

Anlage 1 enthält den vereinfachten Lageplan der Serviceeinrichtung.

Die Schieneninfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH bindet über ein Bahnhofsnebengleis des Bahnhofs Emmerich an das bundeseigene Netz der DB Netz AG an.

Der Lageplan ist ebenfalls Bestandteil der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst.

2.3. Betriebsverfahren

Im Bereich der Serviceeinrichtung finden Fahrzeugbewegungen ausschließlich als Rangierbewegungen statt. Grundlage hierfür sind die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 in ihrer gültigen Fassung sowie die Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH. Die Kommunikation im Bereich der Serviceeinrichtung erfolgt über Rangierfunk bzw. Mobiltelefon (vgl. Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst).

2.4. Nutzungszweck

Die Schieneninfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH umfasst Ladegleise für den Containerverkehr (zwei Ladegleise, trimodal nutzbare Kranbahnlänge: 230 m) und Verbindungsgleise zur Anbindung von Bedienstellen (Gesamtnutzlänge 4.325 m).

2.5. Betriebszeiten

Grundsätzlich kann die Serviceeinrichtung der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH jederzeit genutzt werden. Die reguläre Betriebszeit umfasst den Zeitraum Montag bis Freitag, jeweils von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr. Außerhalb dieser Betriebszeiten kann der Eisenbahnbetrieb auf Grundlage der Erstattung der zusätzlichen Betriebsführungskosten durchgeführt werden (vgl. Entgeltregelung).

3. Zugang zur Serviceeinrichtung

3.1. Einleitung

Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH gewährleistet die diskriminierungsfreie Nutzung der Serviceeinrichtungen sowie die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen gegenüber jedem Zugangsberechtigten.

Die nachfolgenden Ausführungen gelten ergänzend zum Gliederungspunkt 2 der NBS-AT.

3.2. Betrieblich-technische Anforderungen

Die Fahrzeuge des Zugangsberechtigten müssen den Anforderungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 in der aktuellen Fassung sowie der Anweisung für den Betriebsdienst der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH entsprechen.

Das Personal der Zugangsberechtigten muss über Ortskenntnis im Bereich der Serviceeinrichtung verfügen. Ansprechpartner hierfür ist der verantwortliche Eisenbahnbetriebsleiter. Die Entgelte für die Vermittlung sind der Entgeltregelung zu entnehmen.

4. Antrags- und Zuweisungsverfahren

Zur Bearbeitung des Antrags- und Zuweisungsverfahrens bedient sich die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH der Betreiberin des Containerterminals, der Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH.

Anmeldungen der Zugangsberechtigten sollen spätestens vierzehn Werktage vor Beginn der beabsichtigten Nutzung schriftlich vorliegen. Die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH bestätigt den Erhalt der Anmeldung gegenüber dem Zugangsberechtigten.

Fehlende Angaben fordert die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH bei dem antragstellenden Zugangsberechtigten nach. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, die fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach der Nachforderung zu übermitteln. Bleibt diese Übermittlung aus, behandelt die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH die Anmeldung als nicht fristgerechte Anmeldung. Erfolgt eine vollständige Übermittlung der benötigten Angaben, dann bestätigt die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH den Erhalt der vollständigen Anmeldung gegenüber dem Zugangsberechtigten.

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Beteiligten verbindlich.

Im Rahmen der Anmeldung werden folgende Angaben vom Zugangsberechtigten benötigt:

- vollständiger Name und Anschrift des Zugangsberechtigten,
- beabsichtigter Nutzungszweck
- Beabsichtigter Zeitpunkt und Dauer der Nutzung der Serviceeinrichtung,
- Transportgüter und voraussichtlich zu bewegende Tonnagen und Wagenzulängen,
- Bauart der Fahrzeuge, die innerhalb der Serviceeinrichtung zum Einsatz kommen sollen (Lokomotiven und Waggons),
- besondere Informationen zur beabsichtigten Nutzung (z.B. Gefahrguttransporte bzw. Transporte von außergewöhnlichen Sendungen).

Darüber hinaus kann die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH jederzeit weitere Informationen gemäß NBS-AT vom Zugangsberechtigten abfragen.

4.1. Zuweisungsverfahren

Spätestens vier Werktage nach Eingang der vollständigen Anmeldung informiert die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH den antragstellenden Zugangsberechtigten in Textform über die Annahme bzw. die Ablehnung der Anmeldung.

Im Falle der Ablehnung der Anmeldung benennt die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH die Gründe für die Ablehnung.

Die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH wird eine Ablehnung der Anmeldung in Ergänzung zu den Ausführungen in den NBS-AT nur in den Fällen versenden, in denen

- eine Nutzung der Serviceeinrichtung aus rationalen technisch-betrieblichen Gründen nicht möglich ist (z.B. wenn durch den Zugangsberechtigten die Mindestanforderungen gemäß der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst nicht erfüllt werden oder die angefragte Infrastruktur nicht funktionsfähig bzw. betriebssicher zur Verfügung steht),
- eine zeitgleiche Inanspruchnahme der Kapazität durch einen weiteren Zugangsberechtigten besteht bzw. geplant ist.

Das Angebot muss seitens des EVU innerhalb von 5 Werktagen angenommen werden. Das EVU hat die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH innerhalb dieser Frist über die Annahme des Angebotes schriftlich zu informieren. Findet diese schriftliche Information nicht statt, verliert das Angebot seine Gültigkeit.

4.2. Koordinierungsverfahren und Konfliktlösung

Liegen für die zeitgleiche Inanspruchnahme der Serviceeinrichtung Anträge von verschiedenen Zugangsberechtigten vor und schließen sich die beabsichtigten Nutzungen untereinander aus, führt die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH ein Koordinierungsverfahren gemäß Kapitel 3.2 der NBS-AT durch.

Sollte das Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung des Konfliktes führen, erfolgt die Konfliktlösung nach der Reihenfolge des Antragseingangs.

4.3. Nutzungsvertrag

Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH schließt mit den Zugangsberechtigten einen Nutzungsvertrag über die Nutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung der angebotenen Leistungen.

Ein Muster dieses Nutzungsvertrages kann beim verantwortlichen Betriebsleiter angefordert werden.

Vor der Nutzung hat eine örtliche Einweisung zum Befahren der Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen (vgl. Entgeltregelung).

5. Betriebsleitung

5.1. Einleitung

Die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH ist verantwortlich für die Betriebsleitung der Serviceeinrichtung. Ansprechpartner sind der verantwortliche Eisenbahnbetriebsleiter bzw. die Betriebsleitstelle/Betriebszentrale.

Die Betriebsleitstelle ist während der regulären Betriebszeit durchgängig besetzt. Außerhalb der regulären Betriebszeit ist in Notfällen der verantwortliche Betriebsleiter telefonisch erreichbar.

5.2. Störungen im Bereich der Serviceeinrichtung

Sowohl die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH als auch die Zugangsberechtigten informieren sich gegenseitig und unverzüglich über absehbare bzw. bereits eingetretene Störungen im Bereich der Serviceeinrichtung (Abweichungen vom Regelbetrieb).

Ergänzend hierzu informiert der Zugangsberechtigte die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH mindestens zwei Stunden vor der beabsichtigten Nutzung der Serviceeinrichtung über ggf. auftretende Abweichungen des Nutzungszeitpunktes aufgrund von Verspätungen im Zulauf zur Serviceeinrichtung.

Die Betriebsführung der Serviceeinrichtung der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH gewährleistet auch bei Abweichungen vom Regelbetrieb Diskriminierungsfreiheit in der Nutzung der Serviceeinrichtungen sowie bei der Erbringung der angebotenen Leistungen gegenüber jedem Zugangsberechtigten.

5.3. Transport von außergewöhnlichen Sendungen

Beabsichtigt ein Zugangsberechtigter den Transport von außergewöhnlichen Sendungen im Bereich der Serviceeinrichtung, ist dafür eine besondere Machbarkeitsprüfung durch die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH notwendig.

Sind für die Durchführung des Transportes von außergewöhnlichen Sendungen Anpassungen an der Infrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH notwendig, werden dem Zugangsberechtigten diese Kosten aufwandsbezogen in Rechnung gestellt (vgl. Entgeltregelung).

5.4. Gefahrguttransporte

Beabsichtigt ein Zugangsberechtigter Gefahrguttransporte gemäß GGVSE im Schienenverkehr im Bereich der Serviceeinrichtung, ist dafür ggf. eine besondere Machbarkeitsprüfung unter Abwägung der Umweltrisiken und der Verträglichkeit mit anderen transportierten Gefahrstoffen durch die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH notwendig (vgl. Entgeltregelung). Die Entscheidung, ob eine besondere Machbarkeitsprüfung notwendig ist, obliegt der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH.

Sollte der Verkehr zustande kommen, ist spätestens beim Übergang der Sendungen auf die Serviceeinrichtung der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH eine Ausfertigung der Wagenliste mit den Angaben zum Gefahrgut gemäß GGVSE an die Betriebsleitstelle der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zu übergeben.

6. Notfallmanagement

Im Falle des Auftretens von gefährlichen Ereignissen, Katastrophen oder sonstigen Ereignissen, in denen Personen und Güter mittel- oder unmittelbar gefährdet werden (können), tritt das Notfallmanagement in Kraft. Der Notfallplan ist Bestandteil der Anweisung für den Eisenbahnbetriebsdienst

In einer Notfallsituation übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen.

Ansprechpartner seitens der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH sind die in Kapitel 1.3 genannten Personen bzw. die Betriebszentrale. Weitere Einzelheiten (insbesondere zu den Ansprechpartnern des Zugangsberechtigten) regelt der Infrastrukturbenutzungsvertrag zwischen der Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH und den Zugangsberechtigten.

7. Entgeltgrundsätze

7.1. Preisbildung

Die Serviceeinrichtung dient hauptsächlich der Anbindung der Nebenanschießer. Darüber hinaus steht in begrenztem Umfang Schieneninfrastruktur für kurz- und längerfristige Anmietung zur Verfügung.

7.2. Nutzung der Serviceeinrichtung zur Anbindung der Nebenanschießer

Das Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung wird pro Waggon verrechnet. Es wird einmalig pro eingehenden Waggon erhoben und umfasst ebenfalls den Waggonausgang.

Die Serviceeinrichtung weist zwei Tarifzonen auf.

Tarifzone 1 umfasst die Gleisanlagen von der Wagenübergabestelle mit der DB Netz AG bis zum Gleistor, welches das Containerterminal in östlicher Richtung begrenzt. Von hier aus bis zum östlichen Ende der Serviceeinrichtung erstreckt sich die Tarifzone 2. Ein Großteil der insgesamt ca. vier Kilometer umfassenden Gleisanlagen befindet sich in Tarifzone 2. Die Tarife spiegeln den unterschiedlichen Aufwand für die Instandhaltung der Serviceeinrichtung wider.

Bedienungsfahrten für das Containerterminal beginnen bzw. enden in Tarifzone 1. Diese Bedienungsfahrten werden entweder als Ganzzug- oder Wagengruppenverkehre durchgeführt.

Bedienungsfahrten, deren Ziel oder Start in Tarifzone 2 liegt, durchfahren ebenfalls die Tarifzone 1. Diese Bedienungsfahrten finden derzeit hauptsächlich im Einzelwagen- oder Wagengruppenverkehr statt. Ganzzugverkehre sind gegenwärtig noch die Ausnahme, sollen jedoch auf Grundlage einer preislichen Anreizregelung zukünftig stärker stimuliert werden.

Die Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtung zur Anbindung der Nebenanschießer enthält die Entgeltregelung.

7.3. Nutzung der Schieneninfrastruktur für kurz- und längerfristige Anmietung

Der Anlagenumfang der Serviceeinrichtung wurde in den letzten Jahren für die Belange zur Anbindung der Nebenanschießer optimiert.

Dennoch besteht im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten die Möglichkeit, Gleisanlagen kurz- und längerfristig anzumieten.

Die Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtung für kurz- und längerfristige Anmietung enthält die Entgeltregelung.

7.4. Bestandteile der Pflichtleistung

Mit dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung sind die Pflichtleistungen: Bearbeitung von Anträgen auf Nutzung der Serviceeinrichtung, die Gestattung der Nutzung der Serviceeinrichtungen gemäß des vereinbarten räumlichen und zeitlichen Umfanges und die Bereitstellung von Informationen für die Nutzung der Serviceeinrichtung abgegolten.

7.5. Regelungen zur leistungsabhängigen Entgeltregelung

7.5.1. Grundsatz und Zielstellung

Die für die Benutzung der Hafeneisenbahn zu entrichtenden Entgelte sind so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und den Zugangsberechtigten Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bieten.

7.5.2. Leistungskriterium

Die leistungsabhängigen Bestandteile orientieren sich an der vereinbarten, geplanten räumlichen und zeitlichen Nutzung der Serviceeinrichtung.

7.5.3. Verfahren bei Abweichungen von der geplanten Nutzung

Der Zugangsberechtigte hat die Dispositionsstelle der Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH sofort nach Bekanntwerden von Abweichungen der geplanten Nutzung (z.B. aufgrund verlängerter Ladezeiten in einem Nebenanschluss) zu informieren; spätestens jedoch zwei Stunden vor der beabsichtigten Nutzung.

Die Dispositionsstelle wird dem Zugangsberechtigten nach Möglichkeit und im Rahmen der zur Verfügung stehenden freien Kapazität daraufhin ein neues bzw. erweitertes Zeitfenster zur Verfügung stellen. Einen Anspruch darauf hat der Zugangsberechtigte allerdings nicht.

Unterbleibt die sofortige Information über die Abweichung von der geplanten Nutzung und stellt die Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH eine über die vereinbarte räumliche oder zeitliche Inanspruchnahme hinausgehende Belegung der Infrastruktur der Hafeneisenbahn fest (Ermessensspielraum zwei Stunden), zahlt der Zugangsberechtigte ein zusätzliches leistungsabhängiges Entgelt.

Andererseits wird die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH bei Abweichungen, die sie auf ihrer Schieneninfrastruktur zu verantworten hat und die dazu führen, dass die geplanten Zeitfenster für den Ladeprozess des Kunden nicht eingehalten werden können (Ermessensspielraum zwei Stunden), dem Zugangsberechtigten ein zusätzliches leistungsabhängiges Entgelt zahlen.

7.5.4. Monetäre Bewertung bei Abweichungen der Infrastrukturinanspruchnahme

In den durch den Zugangsberechtigten verursachten Fällen ist durch den Zugangsberechtigten ein leistungsabhängiges Anreizentgelt in Höhe von EUR 50 pro Waggon und Tag bis zur tatsächlichen Ausfahrt aus der Hafeneisenbahn zu zahlen. Dieses Entgelt wird auch für den ersten Tag fällig, sobald der Ermessensspielraum überschritten ist.

Wenn die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH die beschriebenen Abweichungen zu verantworten hat, werden pro Waggon und Tag EUR 50 als zusätzliches Anreizentgelt, welches dem Zugangsberechtigten zu zahlen ist, fällig. Dieses Entgelt ist auch für den ersten Tag zu zahlen, sobald der festgelegte Ermessensspielraum überschritten ist.

7.5.5. Zahlungszeitpunkt

Wenn Ansprüche aus dieser Regelung entstehen, werden die jeweiligen Anreizentgelte zum Monatsende des auf den laufenden Monat folgenden Monats, in dem der Anspruch entsteht, fällig.

7.5.6. Entgelte für besondere Leistungen

Entgelte für besondere Leistungen sind gesondert zu berechnen.

Detaillierte Angaben zu den angebotenen besonderen Leistungen enthält die Entgeltliste.

Anlagen

Entgeltregelung

1. Entgelte für Regelfallnutzung

1.1 Nutzung der Serviceeinrichtung zur Anbindung der Nebenanschließer

Infrastrukturnutzung für Bedienungsfahrten mit Quelle oder Ziel in Tarifzone 1 (Containerterminal)	
Entgelt pro Waggon (umfasst Waggonein- und ausgang)	EUR 21,30 pro Waggon

Infrastrukturnutzung für Bedienungsfahrten mit Quelle oder Ziel in Tarifzone 2 (sämtliche Nebenanschließer ausschließlich des Containerterminals)	
<i>Einzelwagen- und Wagengruppenverkehre (bis zu 10 Waggons)</i> Entgelt pro Waggon (umfasst Waggonein- und ausgang) additional zu Tarifzone 1	EUR 30,00 pro Waggon
<i>Ganzzugverkehre (ab 11 Waggons, der <u>gesamte</u> Wagenzug muss für einen einzigen Versender oder Empfänger bestimmt sein)</i> Entgelt pro Waggon (umfasst Waggonein- und ausgang für Tarifzone 1 und 2 zusammen)	EUR 25,50 pro Waggon

1.2 Nutzung der Schieneninfrastruktur für kurz- und längerfristige Anmietung

Zeitbezogener Mietpreis je nach Verfügbarkeit	
Pro Monat und Meter Gleislänge	EUR 3,00
Pro Woche und Meter Gleislänge	EUR 0,75
Pro Tag und Meter Gleislänge	EUR 0,12
Pro Stunde und Meter Gleislänge	EUR 0,03

1.3 Stornierungsentgelte

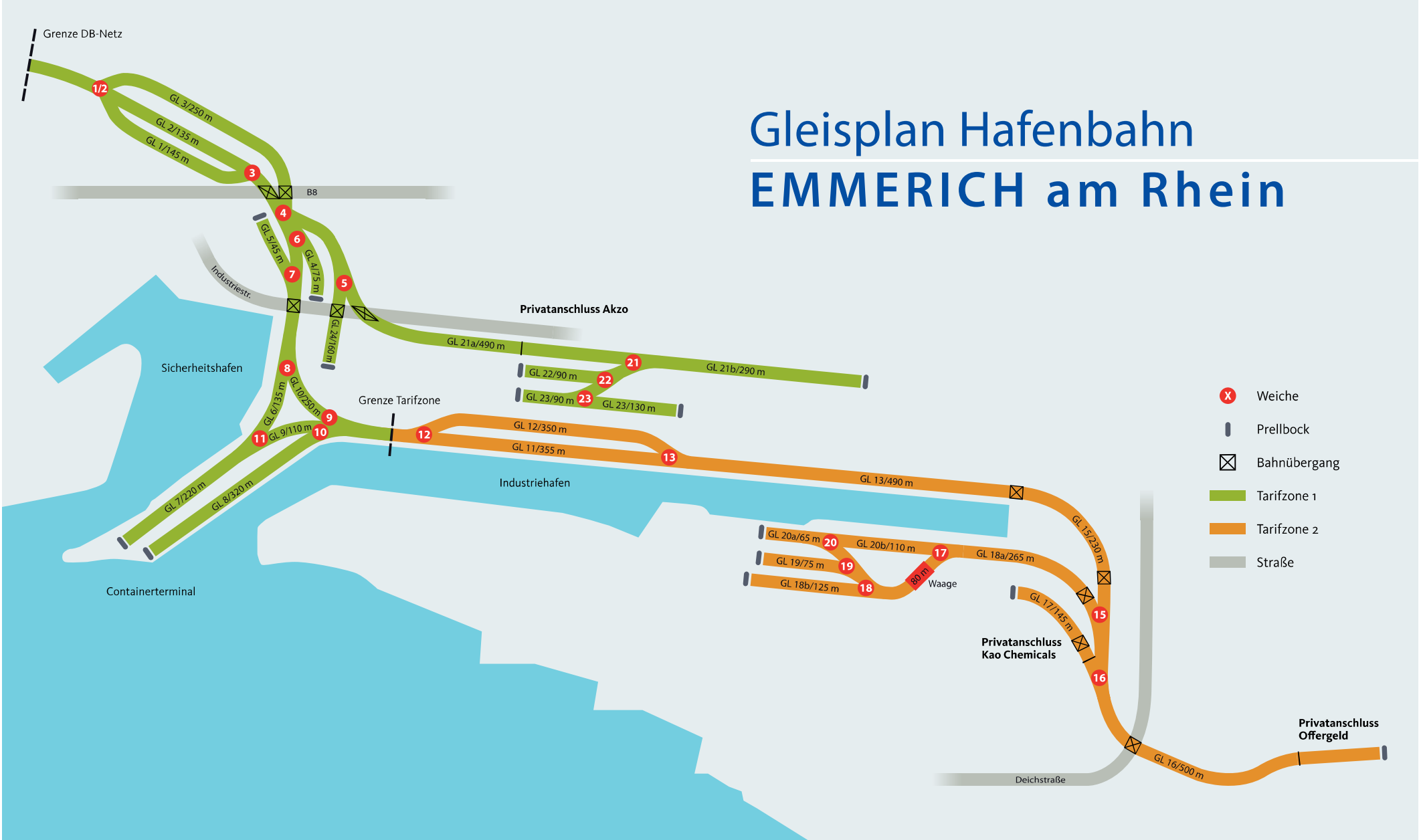
Stornierungsentgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung zur Anbindung des Containerterminals und der Nebenanschließer und die Nutzung der Schieneninfrastruktur für kurz- und längerfristige Anmietung	
Zeitpunkt der Stornierung vor dem Nutzungsbeginn:	
bis zu drei Tage	kostenfrei
weniger als drei Tage	50% des Entgeltes
weniger als 24 Stunden	90% des Entgeltes

2. Entgelte für besondere Leistungen

Vermittlung der Ortskenntnis bei erstmaligen Bedienungsfahrten	
Die Vermittlung der Ortskenntnis in den Anlagen der Serviceeinrichtung gemäß Stundenaufwand. Die Abrechnung erfolgt pro angefangene Stunde.	EUR 40,00 pro angefangene Stunde
Transport außergewöhnlicher Sendungen	
Für die Nutzung der Serviceeinrichtung für den Transport von außergewöhnlichen Sendungen wird nach erfolgter positiver Machbarkeitsprüfung durch die Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH der 1,5 fache Betrag der Entgelte für Regelfallnutzung erhoben. Zusätzlich werden ggf. erforderliche Personal- u. Materialaufwendungen nach Aufwand in Rechnung gestellt. Für Materialaufwendungen erfolgt ferner die Erhebung eines Verwaltungskostenzuschlages in Höhe von 10 %.	1,5 facher Betrag des Entgeltes für Regelfallnutzung, zusätzlich ggf. EUR 40,00 pro angefangene Stunde und Verwaltungskostenzuschlag in Höhe von 10 % auf Materialaufwendungen
Gefahrguttransporte	
Für die Nutzung der Serviceeinrichtung für den Transport von Gefahrgütern wird kein zusätzliches Entgelt erhoben. Diese Regelung gilt nicht, wenn hierdurch zusätzliche Personal- u. Materialaufwendungen entstehen (z.B. Machbarkeitsprüfung). Dieser zusätzliche Aufwand wird dem Zugangsberechtigten zusätzlich in Rechnung gestellt. Für Materialaufwendungen erfolgt ferner die Erhebung eines Verwaltungskostenzuschlages in Höhe von 10 %.	Wenn zusätzlicher Personal- oder Materialaufwand: zusätzlich zum Entgelt EUR 40,00 pro angefangene Stunde und Verwaltungskostenzuschlag in Höhe von 10% auf Materialaufwendungen
Besetzung außerhalb der üblichen Dienstzeiten	
Für die Nutzung der Serviceeinrichtung außerhalb der üblichen Dienstzeit wird zusätzlich zum Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung für die Dauer der Bedienung für die Begleichung der Betriebsführungskosten ein Entgelt auf Stundensatzbasis erhoben. Die Abrechnung erfolgt pro angefangene Stunde; die Mindestbestellzeit beträgt dabei drei Stunden. Ein eventuell zu zahlendes zusätzliches Entgelt für die Besetzung des Stellwerkes der DB Netz AG ist nicht Bestandteil der Leistung.	EUR 40,00 pro angefangene Stunde
Medienversorgung	
Die Bereitstellung von elektrischer Energie und Wasser erfolgt zu marktüblichen Preisen zzgl. eines Aufschlages für Verwaltung und Vorhaltung pro abgegebene Einheit (kWh und m ³).	marktüblicher Preis, Aufschlag von EUR 0,10 pro abgegebener Einheit

Be- und Entladung von Waggons im Gleis	
<p>In Einzelfällen kann im Rahmen der vorhandenen Kapazität der Serviceeinrichtung die Be- bzw. Entladung von Waggons auch in Gleisen erfolgen, die funktional nicht dafür vorgesehen sind.</p> <p>Das Entgelt ist zusätzlich zur Gleismiete zu zahlen und umfasst ausschließlich die Bereitstellung der entsprechenden Gleisanlagen. Die vollständige Reinigung derselben hat unmittelbar nach der Be- oder Entladung zu erfolgen und wird durch den Betreiber der Infrastruktur abgenommen. Kommt es zu einer verspäteten Reinigung oder wurde die Reinigung nicht erfolgreich durch den Betreiber der Serviceeinrichtung abgenommen, ist pro ursprünglich für die Verladung genutztem Gleismeter und Tag zusätzlich ein erhöhtes Entgelt zu zahlen.</p>	<p>Entgelt für die Bereitstellung von Gleisen für die Be- und Entladung: EUR 15,00 pro Waggon</p> <p>Zusätzliches erhöhtes Entgelt aufgrund nicht unmittelbar bzw. nicht vollständig erfolgter Reinigung : EUR 50,00 pro ursprünglich genutztem Gleismeter und Tag</p>
Pauschalierte	
Pauschalierte Mahngebühren pro Mahnung	EUR 10,00 pro Mahnung

Gleisplan Hafenbahn EMMERICH am Rhein



Bedienungsanweisung für die Gleisinfrastruktur Contargo Rhein-Waal- Lippe GmbH von Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH

**Werftstraße 6
46446 Emmerich am Rhein**

Ilie Grigorean
Eisenbahnbetriebsleiter

Tel.: (02131) 53 23 – 0
E-Mail: info@nd-haefen.de
Web: www.nd-haefen.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Abkürzungsverzeichnis	3
2.	Verteilungsplan.....	3
3.	Berichtigungsnachweis.....	4
4.	Gleichbehandlungsgesetz (AGG)	4
5.	Geltungsbereich	4
6.	Vorschriften	4
7.	Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	5
7.1	Abschnitt - Allgemeines.....	5
7.2	Abschnitt - Rangierdienst	6
8	Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch (SB)/Richtlinie 301 der DB Netz AG (inkludiert die ESO- Bestimmungen).....	8
8.1	Allgemeines.....	8
8.2	Weichensignale (Wn) - 301.0801	8
8.3	Signale an Zügen (Zg) - 301.1101	8
8.4	Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz) - 301.1201	8
9	Zusatzbestimmungen zur BUVO-NE	8
9.1	Aufgaben des EVU.....	8
10.	Beschreibung der Gleisinfrastruktur.....	8
10.1	Allgemeines.....	8
10.2	Streckenklasse und Geschwindigkeit.....	8
10.3	Anschlussgrenze	9
10.4	Container Terminal.....	9
10.5	Privatgleisanschlüsse (Nebenanschlusser).....	9
11.	Sicherung von Bahnübergänge.....	9
11.1	Allgemeines.....	9
11.2	Bahnübergang L 7	9
11.3	Postensicherung.....	10
11.4	Nicht technisch gesicherte Bü	10
12.	Betriebliche Abwicklung	61
12.1	Rangierfahrten.....	10
12.2	Zustimmung zum Befahren der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH.....	10
12.3	Durchführung der Eingangsrangierfahrten vom Bf Emmerich zum Gleisanschluss Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH.....	11
12.4	Durchführung der Ausgangsrangierfahrten vom Gleisanschluss Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zum Bf Emmerich.....	11
12.5	Bedienen der Gleistore.....	11
13.	Meldung von Unfällen und Unregelmäßigkeiten.....	11
14.	Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner.....	12
15.	Inkrafttreten und Änderungen.....	12

1. Abkürzungsverzeichnis

Ortsbezogen abgekürzte Namen, Abkürzungen der Signale des Signalbuches sowie abgekürzte Titel von Normen und Richtlinien sind nicht im Abkürzungsverzeichnis enthalten.

AT	Ausschalttaste
Bf	Bahnhof
Bü	Bahnübergang
bzw.	beziehungsweise
DB Netz AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ET	Einschalttaste
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Gbf	Güterbahnhof
ggf.	gegebenenfalls
HAT	Hilfsausschalttaste
HET	Hilfseinschalttaste
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
Lrf	Lokrangierführer
Lü	Lademaßüberschreitung
Lz	Lichtzeichen
Lz-Anlage	Lichtzeichen-Anlage
NÜL	Netzüberwachungslampe
Nr.	Nummer
öBL	Örtlicher Betriebsleiter
Rb	Rangierbegleiter
RS	Rangierschalter
SO	Schienenoberkante
stv. EBL	Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter
Stw	Stellwerk
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
ÜL	Überwachungslampe
ÜS	Überwachungssignal
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
W	Weiche
ZB	Zugangsberechtigter

2. Verteilungsplan

Landeseisenbahnverwaltung Essen DB Netz AG KAO Chemicals GmbH Deutsche Gießdraht GmbH ZB Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG/EIU
Persönlich zuzuteilen: Abteilungsleiterin EIU NDH Notfallmanager EIU/NDH Örtliche Betriebsleiter EIU/NDH Gefahrgutbeauftragte

3. Berichtigungsnachweis

Verzeichnis der Berichtigungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet durch (Namenszeichen, Datum)
0	Neue Ausgabe	31.07.2023		
1				
2				
3				

4. Gleichbehandlungsgesetz (AGG)

Im Sinne des Gleichbehandlungsgesetzes sind im verwendeten Text der Bedienungsanweisung Bezeichnungen als nicht geschlechtsspezifisch zu betrachten.

5. Geltungsbereich

Die Bedienungsanweisung für die Gleisinfrastruktur Contargo Rhein-Waal- Lippe GmbH beschreibt die Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf der Gleisanlage von Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH

6. Vorschriften

Die Gleisanlage von Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH wird nach den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen des Landes NRW (BOA – NRW) - betrieben.

Es gelten:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 in der jeweils gültigen Fassung
- Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG) vom 06.08.1975, in der jeweils gültigen Fassung
- Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.Mai 1967 in der jeweils gültigen Fassung. Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen des Landes NRW (BOA - NRW), vom 31.10.1966 in der jeweils gültigen Fassung
- Eisenbahnsignalordnung (ESO) von 1959 in der jeweils gültigen Fassung
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB) in der jeweils gültigen Fassung.
- Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdienstauglichkeit in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 714) in der jeweils gültigen Fassung

- Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) in der jeweils gültigen Fassung
- Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE), (VDV-Schrift 754) in der jeweils gültigen Fassung
- Bremsen bedienen und prüfen – Bremsvorschrift (VDV-Schrift 757) in der jeweils gültigen Fassung
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) in der jeweils gültigen Fassung
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) in der jeweils gültigen Fassung
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BüV-NE) in der jeweils gültigen Fassung
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene in der jeweils gültigen Fassung
- Eisenbahnen (Sig-VB-NE) in der jeweils gültigen Fassung

- Funkfernsteuerungen für Triebfahrzeuge von Güterbahnen (VDV-Schrift 211) in der jeweils gültigen Fassung
- DGUV Vorschrift 73 – Schienenbahnen in der aktuellen, gültigen Fassung,
- Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) in der jeweils gültigen Fassung

7. Zusätzliche Bestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)

Zu den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) sind folgende zusätzliche Bestimmungen zu beachten:

7.1 Abschnitt - Allgemeines

zu § 2 (4) - Befähigung

Die Betriebsbediensteten weisen ihre Befähigung bzw. Identität auf Verlangen durch Vorlage folgender Unterlagen nach:

- a. Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer
- gültiger Führerschein und Dienstaussweis -
- b. sonstige Betriebsbedienstete
- Dienstaussweis-

zu § 2 (8) – Dienstzeiten/Bedienzeiten

Die Bedienungsfahrten finden in der Regel zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr statt, Ausnahmen sind nach Absprache möglich.

zu § 3 (18) - Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge müssen mit einem funktionierenden Gleit- und Schleuderschutz ausgerüstet sein. Für Kleinlokomotiven kann der EBL der Infrastruktur in begründeten Fällen oder bei Nachrangigkeit Ausnahmen zulassen.

zu § 15 (1) - Bedienung von mechanisch ortsgestellten Weichen und Gleissperren

Hierfür ist die Anlage 16 zu § 15 (1) (II) gesondert zu beachten.

zu § 15 (12) - u. § 61 (2) Auffahren von Weichen

Wird eine Weiche aufgefahren, so ist diese Unregelmäßigkeit umgehend dem Notfallmanager zu melden.

Eine aufgefahrene Weiche darf erst wieder befahren werden, wenn ihr ordnungsgemäßer Zustand durch einen Weichenschlosser oder den Notfallmanager örtlich festgestellt worden ist.

7.2 Abschnitt Rangierdienst

zu § 51 - Allgemeines

Im Bereich der Gleisanschlussbahn Contargo wird der gesamte Eisenbahnbetrieb als Rangierdienst durchgeführt.

Alle Rangierfahrten sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen.

Bei Ausfall des Rangierfunks ist die Stärke einer geschobenen Rangierfahrt, ausgenommen die Rangierfahrt, wo der Lokrangierführer mittels der Funkfernsteuerung die Lok vom Spitzenwagen aus bedient, im Rahmen der Höchstauslastung so zu bemessen, dass in jedem Falle unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, des jeweils zu durchfahrenden Gleisabschnittes und der verfügbaren Bediensteten für die Signalweitergabe eine sofort wirksame Signalabgabe von der Spitze der geschobenen Rangierfahrt zum Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer sichergestellt ist.

zu § 51 (10) Verständigung

Bei der Verständigung über Funk ist nach den „Richtlinien für den Funksprechverkehr“ nach Anlage 9 zu verfahren.

zu § 52 (3) Fahrbereitschaft feststellen

Wenn von Tragwagen für Wechselbehälter Container oder andere Wechselbehälter abgehoben wurden, hat der Tf, bevor die Wagen zum ersten Mal nach Abheben der Behälter sowie nach Beendigung der Lade-/ Entladetätigkeit bewegt werden, zusätzlich sicherzustellen, dass:

- alle Achsen der Wagen ordnungsgemäß auf dem Gleis stehen
- alle Zug- und Stoßeinrichtungen ordnungsgemäß vorhanden sind
- alle beweglichen Befestigungsmittel der Wagen ordnungsgemäß vorhanden sind.

Sind die genannten Bedingungen erfüllt, aber dem Tf ist bekannt, dass ein Wagen beim Entladen angehoben wurde, so ist dieser Wagen auszusetzen. Der Wagen gilt als entgleist und ist dementsprechend betrieblich und wagentechnisch zu behandeln.

Der Notfallmanager ist in diesen Fällen umgehend zu verständigen.

zu § 52 (3b) Befahren von Zusatzanlagen

Der Tf hat vor und während der Bedienung von Zusatzanlagen zusätzlich darauf zu achten, dass

- Gleis- oder Hallentore im geöffneten Zustand gesichert sind
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von ihnen zurücktreten bei Kesselwagen keine Leitungen zur Be- oder Entladung angeschlossen sind
- zugestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Anziehen der Handbremsen,
- durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder durch Radvorleger bzw. Hemmschuhe gesichert sind
- alle im Anschluss / im Bereich einer Anlage vorkommenden Unfälle und Beschädigungen an den Gleisanlagen und Wagen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort dem Notfallmanager zu melden sind.

Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

zu § 53 (2) – Geschwindigkeit

- die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei der Durchführung der Rangierfahrten 25 km/h
- die Höchstgeschwindigkeit der Rangierfahrten beim Befahren der Bedienstellen beträgt 5 km/h

zu § 56 (1) - Ablauf- und Abstoßverbot

Das Abstoßen und Ablaufen von Wagen sind im gesamten Gleisinfrastrukturbereich verboten.

zu § 58 (1) - Abstellen vor freizuhaltenden Abschnitten

Vor Bahnübergängen abgestellte Fahrzeuge müssen stets durch Feststellbremse, Radvorleger oder Hemmschuh gesichert werden. Darüber hinaus sind auf Gleisen, die auch nur teilweise im Gefälle von mehr als 2,5 ‰ (1:400) liegen oder an die sich ein solches Gefälle anschließt, die Wagen stets zu sichern. Vor dem Bü sind die Fahrzeuge in einer Entfernung von mindestens 5 m abzustellen.

zu § 58 (2) (5) - Festlegemittel

Hemmschuhe dürfen für das Sichern von Fahrzeugen auch für längere Zeit verwendet werden, wenn die Fahrzeuge nicht entlaufen können, d.h., wenn

- a) im geneigten Gleis das Rad eines Fahrzeugs auf dem Hemmschuh steht,
- b) im horizontalen Gleis der Hemmschuh fest an das Rad eines Fahrzeugs gelegt wird.

Zuständig für das ordnungsgemäße Abstellen und Festlegen der Fahrzeuge ist das Rangierpersonal des jeweils verantwortlichen EVU/ZB.

zu § 58 (7) - Zuständigkeit

Muss der Triebfahrzeugführer während der Dienstsicht das Triebfahrzeug vorübergehend verlassen, so muss er das Fahrzeug bauartbedingt gegen unbeabsichtigtes Bewegen sichern.

zu Anlage 17- Bestimmungen für die Beförderung außergewöhnlicher Sendungen (aS- Sendungen)

Für die Beförderung von Wagen, die der Beförderung der aS- Sendungen unterliegen, werden nach Prüfung der Zulassung vom EBL von Fall zu Fall die erforderlichen Maßnahmen festgelegt.

Es dürfen daher nur aS- Sendungen mit einer Höhe von maximal 4,75 m über SO befördert werden.

8 Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch (SB)/Richtlinie 301 der DB Netz AG (inkludiert die ESO- Bestimmungen)

8.1 Allgemeines

Hauptsignale und Schutzsignale als Lichtsignale (HP 0, Sh 1) sind nicht vorhanden.

8.2 Weichensignale (Wn) - 301.0801

Weichensignale werden nicht angewandt.

8.3 Signale an Zügen (Zg) - 301.1101

zu 2) Signal Zg 1 - Spitzensignal

Alle Triebfahrzeuge, die Rangierfahrzeuge und die Kleinlokomotiven führen vorne drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilichtspitzensignal).

8.4 Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz) - 301.1201

zu Signal Fz 1 Rangierlokomotivsignal

Es ist anstelle des Signals Fz 1 stets das Signal Zg 1 zu führen

9. Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

9.1 Aufgaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens EVU

Durch das EVU/den ZB ist sicherzustellen, dass bei einem meldepflichtigen Ereignis umgehend (spätestens 90 Minuten nach Alarmierung) ein Fachberater des jeweiligen EVU den Notfallmanager bei der Abwicklung des Ereignisses vor Ort unterstützt.

Die Notfallmeldestelle ist unter der Rufnummer

Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH
Notfallmeldestelle 02822- 92 45 0

zu erreichen.

10. Beschreibung der Gleisinfrastruktur

10.1 Allgemeines

Die Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH umfasst Ladegleise für den Containerverkehr (zwei Ladegleise, trimodal nutzbare Kranbahnlänge: 230 m) und Verbindungsgleise zur Anbindung von den Nebenanschlüssen (Gesamtnutzlänge 4.325 m).

10.2 Streckenklasse und Geschwindigkeit

Alle Gleisanlagen der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH sind in die Streckenklasse D4 eingeteilt, dies bedeutet eine maximal zulässige Radsatzlast von 22,5 t bei einer maximal zulässigen Meterlast von 8 t.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h, soweit in den Vorschriften zu den einzelnen Anlagen, durch betriebliche Anordnungen, sonstige Weisungen oder Signale keine niedrigeren, zulässigen Geschwindigkeiten vorgeschrieben sind.

10.3 Anschlussgrenze

Die Grenze der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH liegt im Bahnhof Emmerich, am Weichenende der Weiche 94, angeschlossen an die in VZG-Strecke 2270 der Strecke Oberhausen – Emmerich der DB Netz AG.

10.4 Container Terminal

Im Westteil der Gleisinfrastruktur befindet sich eine Containerverladungsanlage, wobei eine Portalkrananlage für die Ent/Beladung der Züge eingesetzt wird.

10.5 Privatgleisanschlüsse (Nebenanschiesser)

Die an der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH anschließenden Privatgleisanschlüsse unterliegen den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes NRW.

Beim Befahren von Privatgleisanschlüssen ist die jeweils gültige Bedienungsanweisung des Anschliesers zu beachten.

Im Bereich der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH befinden sich zwei Privatgleisanschlüsse:

1. **Fa. KAO Chemicals GmbH** (Kupferstraße 2, 46446 Emmerich am Rhein)
2. **Deutsche Gießdraht GmbH** (Kupferstraße 5, 46446 Emmerich am Rhein)

11. Sicherung von Bahnübergängen

11.1 Allgemeines

Die nachstehend genannten Bahnübergänge dürfen erst befahren werden, wenn die jeweils aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind und der Straßenverkehr profilfrei zum Halten gekommen ist bzw. den Bü geräumt hat.

11.2 Bahnübergang L7 (ehemals B 8)- technisch gesicherter Bü

Die Einschaltung der technischen Sicherung des Bahnübergangs erfolgt in der Regel mittels Bedienung der Einschalttaste (ET) im Schaltkasten des Bahnübergangs.

Die Ausschaltung der technischen Sicherung des Bahnübergangs erfolgt in der Regel mittels Bedienung der Ausschalttaste (AT) im Schaltkasten des Bahnübergangs.

Die technische Sicherung eines Bü ist gestört, wenn die Überwachungslampe (ÜL) im Schaltkasten oder Anlagenbezogen das Überwachungssignal (ÜS) kein weißes Blinklicht zeigt.

Wenn die technische Sicherung gestört ist, darf der jeweilige Bü erst dann mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, wenn er durch Posten nach § 11 (11) EBO gemäß Anlage 13 (17) FV-NE gesichert ist. Der Notfallmanager ist umgehend zu verständigen.

Bei Nebel, Schneetreiben und dergleichen sind vor dem Befahren eines durch Posten oder Lichtzeichen gesicherten Bü bei gezogenen Fahrten zusätzlich Achtungssignal (Zp 1), bei geschobenen Fahrten zusätzlich laut hörbar Warnsignale mit dem Signalhorn zu geben.

11.3 Postensicherung

Bei der Sicherung eines Bü durch Posten ist nach Anlage 13 (17) FV-NE zu verfahren.

Muss ein Posten allein den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, so hat er das zuerst angehaltene Fahrzeug, wenn nötig mündlich, zum weiteren Halten bis zur Vorbeifahrt der Rangierabteilung aufzufordern, ehe er sich der anderen Seite des Bü zuwendet.

Ein durch Posten zu sicherndem Bü darf erst befahren werden, wenn sich der Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer bzw. Rangierbedienstete davon überzeugt hat, dass der Bü ordnungsgemäß gesichert und der Straßenverkehr profilfrei zum Halten gekommen ist bzw. den Bü geräumt hat.

Mit Ausnahme des Bahnübergangs L7 (ehemals B 8), der technisch durch eine Lz- Anlage gesichert ist, sind die anderen Bü nicht technisch gesichert. Hier ist die Postensicherung durchzuführen.

11.4 Nicht technisch gesicherte Bü

Dabei handelt es sich um die folgenden Bü:

- **Industriestraße**
- **Varo Energy Retail GmbH (ehemals Arges Oil)**
- **Deichstraße**
- **BÜ 1 Kao Chemicals GmbH**
- **BÜ 2 Kao Chemicals GmbH**

Diese Bü sind gem. Punkt 11.3 durch Posten zu sichern.

12. Betriebliche Abwicklung

12.1 Rangierfahrten

Es finden ausschließlich nur Rangierfahrten, die nach den Bestimmungen der FV- NE durchzuführen sind.

12.2 Zustimmung zum Befahren der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH



Bevor EVU/ZB Rangierfahrten auf der Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH durchführen dürfen, bedarf es im Voraus die Abschließung eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV) zwischen dem EVU/ZB und der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH, womit die Durchführung dieser Rangierfahrten rechtlich legitimiert werden.

Anschließend werden dem RVU/ZB die Zuteilung von Rangierwegen und die Benennung der Zeitfenster für die Durchführung der Rangierfahrten mitgeteilt.

Die Anmeldung der durchzuführenden Rangierfahrten sind unter der Rufnummer bei

Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH: 02822- 9245-0

vorzunehmen. Von dort aus werden die Nebenanschiesser über die durchzuführenden Rangierfahrten verständigt.

	<p align="center">Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH Serviceeinrichtung Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH</p>	
---	---	---

12.3 Durchführung der Eingangsrangierfahrten vom Bf Emmerich zum Gleisanschluss Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH

Betrieblich hat der Triebfahrzeugführer (Tf) des EVU/ZB den Fdl Emmerich ESTW (elektronisches Stellwerk) unter der Rufnummer **Fdl Emmerich: 02822 6960131** über die anstehende Rangierfahrt zur Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zu informieren.

Der Fdl Emmerich verständigt seinerseits die Disposition von Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH unter der Rufnummer **02822- 9245-0** über die Durchführung der Rangierfahrt vom Bahnhof Emmerich der DB Netz AG zur Gleisinfrastruktur der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH. Nachdem die Disposition von Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH der Durchführung der Rangierfahrt zugestimmt hat, darf die Rangierfahrt stattfinden.

Die Bedienung der Anschlussweiche Nr. 94 sowie der Gleissperre GS 6 werden von Fdl Emmerich vorgenommen. Nach der Durchführung der Rangierfahrten werden diese von Fdl in die Grundstellung gebracht.

12.4 Durchführung der Ausgangsrangierfahrten vom Gleisanschluss Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH zum Bf Emmerich

Der Tf des bedienenden EVU/ZB im Anschluss Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH meldet die durchzuführende Rangierfahrt zuerst der Disposition von Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH unter der Rufnummer 02822- 9245-0 an und wartet auf die dortige Zustimmung, um weiter mit dem Fdl Emmerich in Kontakt treten zu können. Nachdem die Disposition dem Tf die Zustimmung erteilt hat, hat sich der Tf beim Fdl Emmerich zu melden, um die Rangierfahrt vom Gleisanschluss zum Bf Emmerich anzukündigen.

Die Zustimmung zur Durchführung der Rangierfahrt ist beim Fdl Emmerich über Telefon einzuholen.

Liegt die Zustimmung des Fdl vor, so darf die Rangierfahrt stattfinden.

12.5 Bedienen der Gleistore

Das Öffnen, Festlegen und Schließen der Gleistore obliegt dem Rangierpersonal des bedienenden EVU/ZB. Dieses ist auch für das sichere Festlegen und Schließen verantwortlich.

13. Meldung von Unfällen und Unregelmäßigkeiten

Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die bei der Durchführung der Rangierfahrten innerhalb des Gleisanschlusses eintreten, sind vom betreffenden EVU- Personal umgehend, wie folgt, zu melden:

Bei der Besetzung von Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH: 02822- 9245-0

Bei der Nichtbesetzung von Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH: 0172 600 77 63 (Burkhard Minsel)

EBL EIU/NDH: +49 15776299068 (Ilie Grigorean)

öBL EIU/NDH: +49160 7419106 (Thorsten Fratscher)

Im Bereich des Gleisanschlusses führt der EBL/öBL die Untersuchung. Das EVU kann sich an der bahnseitigen Unfallaufnahme, der Sicherung der Beweise, den Ermittlungen zur Unfallaufnahme und Schuldfrage beteiligen.

14. Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner

Marcel Lueb

M.Sc. Projektingenieur

Port Emmerich - Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH

T: 02822/604-110

M: 0171/5607319

E-Mail: LuebM@egd-mbh.de

Burkhard Minsel

Leiter Technik

Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH

T: 02822/92 45 0

M: 0172 600 77 63

E-Mail: bminsel@contargo.net

Ilie Grigorean

EBL Port Emmerich - Infrastruktur- und Immobiliengesellschaft mbH

T: 02822/92 45 0

M: 0172 600 77 63

E-Mail: ig@nes-neuss.de

M: 01577 6299068

Thorsten Fratscher

öBL EIU/Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

M: 0160 7419106

E-Mail: tfratscher@nd-haefen.de

15. Inkrafttreten und Änderungen

Diese Anweisung tritt am 31.07.2023 in Kraft.

EBL Ilie Grigorean

