



Freie
Hansestadt
Bremen

**Nutzungsbedingungen
für Serviceeinrichtungen
der
Bremischen Hafeneisenbahn und der
bremischen Industriestammgleise
- Besonderer Teil -
(NBS-BT)**

gültig ab 01.07.2020

(ersetzt die Fassung vom 01.07.2019)

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen
Katharinenstraße 37
28195 Bremen

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Geltungsbereich.....	4
1.1.1	Serviceeinrichtungen in Bremen	4
1.1.2	Serviceeinrichtungen in Bremerhaven	4
1.2	Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT	5
1.3	Veröffentlichungen.....	6
2	Beschreibung der Serviceeinrichtungen	6
3	Bedingungen für den Zugang	6
3.1	Allgemeines	6
3.1.1	Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen.....	6
3.1.2	Betriebliche Ansprechpartner.....	7
3.1.3	Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte	7
3.1.4	Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten.....	7
3.1.5	Datenaustausch und -weitergabe	8
3.1.6	Haftung	8
3.1.7	Aufrechnungsbefugnis	8
3.2	Nutzung der Infrastruktur	8
3.2.1	Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen.....	8
3.2.2	Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten.....	9
3.2.3	Informationen zu den vereinbarten Nutzungen	9
3.2.4	Verantwortung für Fahrzeuge	10
3.2.5	Standortveränderung von Fahrzeugen	10
3.2.6	Dispositive Zulaufsteuerung.....	11
3.3	Betriebssicherheit	11
3.3.1	Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung.....	11
3.3.2	Betriebliche Regelwerke	11
3.3.3	Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis	12
3.3.4	Steuerungs- und Sicherungssysteme	12
3.3.5	Erforderliche Kommunikationseinrichtungen.....	12
3.3.6	Notfallmanagement.....	13
3.3.7	Beförderung gefährlicher Güter	13
3.3.8	Mobile Instandhaltung.....	13

3.3.9	Betanken von Triebfahrzeugen	14
4	Entgelte	14
4.1	Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte	14
4.2	Ausnahmen von der Entgelpflicht	14
4.3	Rechnungslegung	14
4.4	Einwendungen	14
5	Nutzungsvereinbarungen	14
5.1	Allgemeines	14
5.2	Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre	15
5.2.1	Form und Inhalt der Nutzungsanträge	15
5.2.2	Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode	15
5.2.3	Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode	16
5.2.4	Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen	16
5.2.5	Konfliktlösungsverfahren	17
5.2.6	Rückgabe von zugewiesenen Nutzungszeiten	18
5.2.7	Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung	19
5.2.8	Freimachen der benutzten Infrastruktur	19
5.3	Vereinbarung von Hauptnutzungen	20
5.3.1	Allgemeines	20
5.3.2	Form und Inhalt der Anträge	20
5.3.3	Fristen	20
5.3.4	Konfliktlösungsverfahren	21
	Anhang I	22
	Anhang II	24
1	Gestattung	24
2	Voraussetzungen	24
3	Durchführung	25
4	Zulässige Gleisbereiche	26

1 Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-AT, NBS-BT) gelten für den Zugang zur Bremischen Hafeneisenbahn und zu den bremischen Industriestammgleisen sowie die Erbringung der damit verbundenen Leistungen.

Der Geltungsbereich erstreckt sich auf die im Folgenden aufgeführten Anlagen in Bremen und Bremerhaven. Details zur Lage und Abgrenzung der Serviceeinrichtungen sind den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen zu entnehmen (siehe Ziffer 1.3).

Die NBS enthalten darüber hinaus Bestimmungen zur Vergabe von Nutzungszeiten für die anschließenden Serviceeinrichtungen der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH (CTB) und der Rail Terminal Bremerhaven GmbH (RTB).

1.1.1 Serviceeinrichtungen in Bremen

Bremische Hafeneisenbahn

- Bahnhof Bremen Inlandshafen (einschließlich Bereich Überseestadt)
- Bahnhof Bremen Grolland

Industriestammgleise

- Industriestammgleis Bremen GVZ (Güterverkehrszentrum), anschließend an den Bahnhof Bremen Grolland der Bremischen Hafeneisenbahn
- Industriestammgleis Bremen-Hemelingen, anschließend an den Bahnhof Bremen-Hemelingen der DB Netz AG

1.1.2 Serviceeinrichtungen in Bremerhaven

Bremische Hafeneisenbahn

- Bahnhof Bremerhaven Seehafen mit den Bahnhofsteilen Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich und Weddewarder Tief

Anmerkung: Die Gleise 511 bis 516 auf dem Container Terminal 2/3 sind einschließlich der Zuführungsgleise Bestandteil der Bremischen Hafeneisenbahn.

- Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel

Die Gleise 231 bis 238 sowie 124 im Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel der DB Netz AG befinden sich im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen. Die Betriebsplanung und Infrastrukturd disposition erfolgt durch die Bremische Hafeneisenbahn auf Grundlage dieser NBS. Die Fahrdienstleitung obliegt im gesamten Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel der DB Netz AG.

1.2 Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT

Für die Benutzung der Infrastruktur gelten lt. Ziffer 3.1.2 NBS-AT ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des EIU. Die Bestimmungen der NBS-BT gelten vorrangig vor denen der NBS-AT.

Die folgende Übersicht zeigt auf, zu welchen Bestimmungen der NBS-AT die NBS-BT spezifische Konkretisierungen vornehmen:

Bezug NBS-AT	Fundstelle NBS-BT
2.3.1	3.3.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung
2.3.3	3.3.3 Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis
2.4.1	3.3.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung
2.4.2	3.3.4 Steuerungs- und Sicherungssysteme 3.3.5 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen
3.1.1	3.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen
3.2.1	5 Nutzungsvereinbarungen 5.2.1 Form und Inhalt der Nutzungsanträge
3.2.2	5.2.1 Form und Inhalt der Nutzungsanträge 5.3.2 Form und Inhalt der Anträge
3.3.1.2	5.2.5 Konfliktlösungsverfahren 5.3.4 Konfliktlösungsverfahren
4.1	4 Entgelte
4.5	3.1.7 Aufrechnungsbefugnis
5.1.3	3.1.2 Betriebliche Ansprechpartner
5.2	3.2.3 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen
5.3.1	3.2.3.1 Informationen des EIU
5.3.3	3.2.6 Dispositive Zulaufsteuerung
5.3.5	5.2.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 5.2.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur
5.7.2	1.3 Veröffentlichungen
6	3.1.6 Haftung 3.2.4 Verantwortung für Fahrzeuge

	3.2.5 Standortveränderung von Fahrzeugen 3.3.8 Mobile Instandhaltung 5.2.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 5.2.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur
7.2	3.2.1 Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen

1.3 Veröffentlichungen

Die Bremische Hafeneisenbahn veröffentlicht im Internet unter www.bremische-hafen-eisenbahn.de folgende Dokumente und Informationen:

- a) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-AT, NBS-BT)
- b) Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte
- c) Preisliste digitaler Rangierfunk
- d) Übersichtspläne der Serviceeinrichtungen
- e) Auszüge aus den Betriebsstellenbüchern
- f) Bedienungsanweisungen für die Benutzung der Industriestammgleise
- g) Liste der Ansprechpartner
- h) Formulare für die Beantragung von Nutzungszeiten
- i) Informationen nach Ziffer 5.2.1 NBS-AT über den Zustand der Infrastruktur (insbesondere Hinweise auf vorhersehbare betrieblich relevante Baumaßnahmen und Änderungen der technischen Eigenschaften der Infrastruktur)

2 Beschreibung der Serviceeinrichtungen

Die Gleisanlagen innerhalb der Serviceeinrichtungen haben Regelspurweite und sind für schweren Güterverkehr ausgelegt. Sie entsprechen der Streckenklasse D4 (Radatzlast 22,5 t; Meterlast 8,0 t/m) nach der Europäischen Norm EN 15528, soweit die betrieblich-technischen Regelwerke des EIU keine Abweichungen hiervon festlegen.

Der minimale Kurvenradius beträgt 150 m. Die maximalen Neigungen und weitere Informationen zur Charakteristik der Anlagen können den im Internet veröffentlichten Auszügen aus den Betriebsstellenbüchern und Bedienungsanweisungen entnommen werden (siehe Ziffer 1.3).

Elektrifizierte Gleisabschnitte sind in den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen gelb unterlegt (siehe Ziffer 1.3).

Angaben zu Steuerungs- und Sicherungssystemen finden sich im Abschnitt 3.3.4, zu den Kommunikationseinrichtungen im Abschnitt 3.3.5.

3 Bedingungen für den Zugang

3.1 Allgemeines

3.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen

Vereinbarungen nach §§ 20 und 21 ERegG setzen sich zusammen aus:

1. Nutzungsvereinbarungen zu den Einzelheiten des Zugangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 1 ERegG (siehe hierzu auch Ziffer 5.1),
2. einem Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag zu den Bedingungen des Zugangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ERegG sowie den der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen gemäß § 21 Abs. 1 ERegG.

Die Unterbreitung eines Angebots zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung durch das EIU setzt das Vorliegen eines für den Zeitraum der beantragten Nutzung geltenden Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags voraus.

Bei Abschluss eines Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags oder auf Anfrage des EIU weisen EVU im Sinne des § 2 Abs. 3 AEG das Vorliegen der allgemeinen Zugangsvoraussetzungen nach den Ziffern 2.1 und 2.2 NBS-AT nach.

Rahmen-Infrastrukturnutzungsverträge können nach Bedarf des Zugangsberechtigten im Sinne des § 1 Abs. 12 ERegG zeitlich befristet oder unbefristet geschlossen werden.

Vor Unterzeichnung des Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags und Abschluss einer Nutzungsvereinbarung haben Zugangsberechtigte kein Anrecht auf Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU.

3.1.2 Betriebliche Ansprechpartner

Der Zugangsberechtigte benennt dem EIU bei Abschluss des Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags Ansprechpartner oder Stellen, die auch im Notfall befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in dessen Namen zu treffen und hierzu jederzeit erreichbar sind. Die Benennung umfasst die entsprechenden Kontaktdaten (Telefon, Telefax, E-Mail). Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen.

Das EIU veröffentlicht gemäß Ziffer 1.3 eine fortlaufend aktualisierte Liste der Ansprechpartner im Internet. Sie umfasst unter anderem die Kontaktdaten des Eisenbahnbetriebsleiters, des Betriebskoordinators, der Fahrdienstleiter, der Infrastrukturdисponenten, der Betriebsplanung sowie der Notfallleitstelle.

3.1.3 Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte

Die in diesen NBS beschriebenen Rechte und Pflichten des EIU gegenüber dem Zugangsberechtigten können durch Dritte wahrgenommen werden, soweit sie in einem entsprechenden Vertragsverhältnis mit dem EIU stehen.

3.1.4 Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten

Der Zugangsberechtigte teilt dem EIU in Textform den beabsichtigten Eintritt eines Dritten gemäß § 22 ERegG bzw. die beabsichtigte Übertragung seiner Rechte und Pflichten auf Dritte gemäß § 43 Absatz 3 ERegG mit.

Das EIU ist berechtigt, dem Eintritt bzw. der Übertragung zu widersprechen, falls der Dritte nicht den gesetzlichen Anforderungen genügt oder nicht über einen Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag nach Ziffer 3.1.1 verfügt.

3.1.5 Datenaustausch und -weitergabe

Der Zugangsberechtigte stimmt einer Weiterleitung von Daten der DB Netz AG (z.B. Leitsystem zur Netzdisposition Kunde – LeiDis-NK) an das EIU zum Zweck der Kapazitätsplanung, der Zulaufsteuerung und zum Zweck der Berechnung von Entgelten für die Nutzung der Serviceeinrichtungen zu.

Das EIU ist berechtigt, betriebliche Daten der EVU (geplante Nutzung der Infrastrukturen von Hafeneisenbahn und Umschlagterminal sowie Abweichungen von der Planung) an die Betreiber der Automobil- und Containerterminals in Bremerhaven zum Zweck der Abstimmung von Betriebsabläufen weiterzugeben.

Das EIU ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Betriebsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

3.1.6 Haftung

Der Haftungsausschluss nach Ziffer 6.1.3 NBS-AT gilt auch dann, wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter zu ersetzen sind.

3.1.7 Aufrechnungsbefugnis

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

3.2 Nutzung der Infrastruktur

3.2.1 Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU ist während der Besetzungszeiten der jeweiligen Stellwerke möglich. Die Stellwerke sind mit Ausnahme der folgenden Zeiten der Betriebsruhe durchgehend besetzt (Regelbesetzungszeiten):

Bereich	Stellwerk	Betriebsruhe
Bremerhaven Seehafen (Bahnhofsteile Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich, Weddewarder Tief)	Stf Bkf (Steuerung durch Stellwerk Stf)	keine
Bremerhaven Seehafen (bremische Gleise im Bahnhofsteil Speckenbüttel)	Sf (DB Netz AG)	keine
Bremen Inlandshafen (einschließlich Überseestadt)	lf	samstags 14:30 Uhr bis sonntags 20:30 Uhr
Bremen Grolland (einschließlich Industriestammgleis GVZ)	Raf	samstags 19:00 Uhr bis sonntags 10:00 Uhr

Bereich	Stellwerk	Betriebsruhe
Bremen Hemelingen (Industriestammgleis)	Hf (DB Netz AG)	keine

Ausnahmen von den Regelbesetzungszeiten gelten für die Stellwerke des EIU an den nachfolgend genannten Sonn- und Feiertagen sowie den jeweils vorangehenden und nachfolgenden Tagen:

Neujahrstag
Ostersonntag
Pfingstsonntag
1. Weihnachtstag

An den genannten Feiertagen sind die Stellwerke des EIU von 18:00 Uhr des Vortags bis 05:00 Uhr des folgenden Tags nicht besetzt. An Wochenenden sind ergänzend die regulären Zeiten der Betriebsruhe zu beachten.

Die Durchführung von Zug- und Rangierfahrten außerhalb der Regelbesetzungszeiten ist mindestens zehn Werktage vor der gewünschten Fahrt beim EIU in Textform zu beantragen. Das EIU erhebt für seinen zusätzlichen Aufwand ein Entgelt gemäß der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte (siehe Ziffer 1.3).

3.2.2 Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten

Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, haben Zugangsberechtigte vor der Durchführung von Verkehrsleistungen in den Serviceeinrichtungen des EIU den gesamten Verkehrsablauf zu planen, sich falls erforderlich die Strecken- und Ortskenntnis anzueignen, ggf. die Beauftragungen von Dienstleistern zur Durchführung von Teilleistungen (z.B. Rangierfahrten) vorzunehmen und die Nutzung der Serviceeinrichtungen mit dem EIU abzustimmen.

3.2.3 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

3.2.3.1 Informationen des EIU

Das EIU informiert den gemäß Ziffer 3.1.2 benannten betrieblichen Ansprechpartner des Zugangsberechtigten unverzüglich per E-Mail über

- die Veröffentlichung von Informationen nach Ziffer 1.3 Buchstabe i) über den Zustand der Infrastruktur,
- betriebliche Unregelmäßigkeiten gemäß Ziffer 5.2.1 NBS-AT,
- besondere Vorkommnisse im Sinne der Ziffer 5.3.1 NBS-AT,
- die Einführung und Aufhebung der dispositiven Zulaufsteuerung (Ziffer 3.2.6).

Das EIU informiert den Zugangsberechtigten nicht über Angelegenheiten benachbarter Infrastrukturen (Baumaßnahmen, betriebliche Unregelmäßigkeiten etc.).

3.2.3.2 Informationen des EVU

Das EVU stellt dem EIU über die in Ziffer 5.2.2 NBS-AT genannten Daten hinaus folgende Informationen zur Verfügung:

- a) Zugnummer und Verkehrstag (auch bei nachträglichen Änderungen),
- b) von der Vereinbarung abweichende Nutzungen der Serviceeinrichtungen,
- c) eine aktuelle Übersicht der zum Wagenzug gehörenden Fahrzeuge in der tatsächlichen Reihenfolge beginnend ab der Zugspitze unter Nennung der UIC-Wagennummer, der Länge über Puffer, des Gesamtgewichts, des Versand- und des Zielbahnhofs und der Kennzeichnung von Schwerwagen, Lademaßüberschreitungen und Gefahrgut (inkl. UN-Nummer) (bspw. in Form einer Wagenliste).

Das EVU übermittelt die Informationen unverzüglich an die Infrastrukturdisposition der jeweiligen Serviceeinrichtung des EIU (Kontaktdaten: siehe Ziffer 1.3 Buchstabe g)), Übersichten nach Buchstabe c) jedoch spätestens bis eine Stunde vor Ankunft bzw. bis Abfahrt eines Zuges oder einer Wagengruppe in bzw. von den Serviceeinrichtungen des EIU.

Die Übermittlung erfolgt in Textform per E-Mail bzw. im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. -übermittlung per Telefax. Der Betreff der Mitteilung enthält den Namen des EVU, die Zugnummer und den jeweiligen Verkehrstag.

Eine Übermittlung der Übersichten nach Buchstabe c) kann alternativ durch ein anderes mit dem EIU abgestimmtes Verfahren erfolgen (z.B. durch einen für das EIU kostenfreien Zugriff auf ein elektronisches Verfahren, das die in Satz 1 Buchstabe c) genannten Informationen umfassend und zeitgerecht abbildet).

Das EVU nennt bei nachträglichen Änderungen von Zugnummern die bisherige Zugnummer als Referenz. Sofern dem EIU bei Abschluss einer Nutzungsvereinbarung noch keine Zugnummer bekannt war, benennt das EVU bei der Nachmeldung der Zugnummer die in der Nutzungsvereinbarung genannte Vorgangsnummer des EIU.

3.2.4 Verantwortung für Fahrzeuge

Ein Zugangsberechtigter ist im Rahmen der Nutzung der Serviceeinrichtungen gegenüber dem EIU solange für die Fahrzeuge verantwortlich, bis

- a) sie die Serviceeinrichtungen wieder verlassen haben oder
- b) ein anderer Zugangsberechtigter, der ebenfalls über einen Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem EIU verfügt, die Verantwortung für die Fahrzeuge übernimmt (Erklärung in Textform).

3.2.5 Standortveränderung von Fahrzeugen

Jede Veränderung des Standorts von Fahrzeugen innerhalb der Serviceeinrichtungen des EIU ist bei der zuständigen Betriebsstelle vor Durchführung der Fahrt anzumelden und nach Durchführung der Fahrten zu bestätigen.

Soll in den Abrechnungsunterlagen des EIU den Gleisbelegungszeiten eine Zugnummer (Ein- oder Ausgangszug) zugeordnet werden, so ist diese der Betriebsstelle bei der Standortveränderung vom EVU bzw. von dessen Erfüllungsgehilfen (bspw. Rangierdienstleister) anzugeben.

3.2.6 Dispositive Zulaufsteuerung

Bei Kapazitätsengpässen an einem Standort der Serviceeinrichtungen des EIU (Bremen Inlandshafen, Bremen Grolland, Bremerhaven) findet eine dispositive Zulaufsteuerung Anwendung. Kapazitätsengpässe an einem Standort liegen vor, solange die dort für zulaufende Züge benötigten Einfahrgleise nicht in dem zeitlich und räumlich erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen.

Während der dispositiven Zulaufsteuerung legt das EIU die Reihenfolge der einfahrenden Züge so fest, dass die Kapazitätsengpässe schnellstmöglich beseitigt werden. Dabei haben Züge, für die eine Nutzung vereinbart ist, Vorrang vor Zügen ohne eine entsprechende Vereinbarung und Züge mit früherem Ladezeitbeginn Vorrang vor Zügen mit späterem Ladezeitbeginn. Weitere Kriterien bilden die tatsächliche Länge und die tatsächlich mögliche Ankunftszeit der zulaufenden Züge.

In Abstimmung zwischen dem EIU und der DB Netz AG werden Züge, für die beim EIU temporär keine geeigneten Kapazitäten zur Verfügung stehen, im Bereich der DB Netz AG in Zwischenabstellung gebracht und vom EIU unverzüglich abgerufen, sobald sie das EIU unter Anwendung der oben genannten Vorrangregeln für eine Zugeinfahrt vorsieht. Die Zwischenabstellung erfolgt nach Maßgabe der Nutzungsbedingungen der DB Netz AG.

Das EIU stellt in der Zusammenarbeit mit der DB Netz AG sicher, dass betroffene EVU unverzüglich über die Einführung und Aufhebung der dispositiven Zulaufsteuerung sowie über die Zwischenabstellung und den Abruf von Zügen informiert werden.

3.3 Betriebssicherheit

3.3.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung

Im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn gelten die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

3.3.2 Betriebliche Regelwerke

Als weitere Bedingungen für den Zugang zu den Serviceeinrichtungen des EIU gelten die im Anhang I genannten Richtlinien der DB AG in der jeweils gültigen Fassung.

Die Richtlinien der DB AG können bezogen werden bei der:

DB Kommunikationstechnik GmbH,
GE Medien und Kommunikationsdienste;
Kundenservice für Regelwerke, Formulare und Vorschriften
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

Darüber hinaus gelten die Auszüge aus den Betriebsstellenbüchern zur Richtlinie 408 sowie die Bedienungsanweisungen, die im Internet (siehe Ziffer 1.3) veröffentlicht sind. Die jeweils geltenden Fassungen sind auf Triebfahrzeugen, die Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen des EIU durchführen, jederzeit mitzuführen. Alternativ hat der Zugangsberechtigte auf andere geeignete Weise sicherzustellen, dass das von ihm eingesetzte Personal über die entsprechenden Informationen verfügt.

Für Gleise des EIU im Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel gilt das entsprechende netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG. Ein Bezug ist über die DB Kommunikationstechnik GmbH (s.o.) möglich.

3.3.3 Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis

Für die Nutzung der Serviceeinrichtungen muss das Personal des EVU die erforderliche Strecken- und Ortskenntnis aufweisen.

Eine Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnis durch das EIU ist vom EVU mindestens zehn Werktage vor dem gewünschten Termin zu beantragen. Der für die Vermittlung erforderliche Zeitaufwand des EIU wird dem EVU nach den in den im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und der Liste der Entgelte (siehe Ziffer 1.3) genannten Stundensätzen berechnet.

3.3.4 Steuerungs- und Sicherungssysteme

Hauptgleise sind mit einem Haupt-/Vorsignal-System und PZB 90 ausgestattet. Näheres ist den im Internet veröffentlichten Auszügen aus den Betriebsstellenbüchern zu entnehmen (siehe Ziffer 1.3).

3.3.5 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen

Das EVU ist zur Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Betriebs verpflichtet, bei der Nutzung der Serviceeinrichtungen die vom EIU vorgegebenen Kommunikationseinrichtungen vorzuhalten und zu betreiben.

Die Bremische Hafeneisenbahn nutzt für den Zugfunk das digitale GSM-R der DB Netz AG im Roaming-Modus. Die Triebfahrzeuge des EVU müssen für Zugfahrten, die auf den Serviceeinrichtungen des EIU beginnen oder enden, mit GSM-R ausgerüstet sein.

Die Bremische Hafeneisenbahn nutzt für den Rangierfunk den öffentlichen, digitalen Bündelfunk (TETRA-Funk) der AMV Funktechnik Handels GmbH, Oskar Schulze Straße 7, 28832 Achim. Das EIU garantiert, dass alle EVU den Rangierfunk diskriminierungsfrei und zu gleichen Konditionen nutzen können.

Die Triebfahrzeuge des EVU müssen für Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen des EIU Sprechfunkgeräte mitführen, die eine Kommunikation mit den Fahrdienstleitern des EIU über den TETRA-Funk sicherstellen.

Die Nutzung des Zugfunks (GSM-R) ist für Rangierfahrten ausnahmsweise zulässig bei Fahrten eines Streckentriebfahrzeugs mit oder ohne Wagen, die unmittelbar in eine Zugfahrt übergehen oder unmittelbar einer Zugfahrt folgen.

In folgenden Serviceeinrichtungen des EIU erfolgt die Kommunikation bei Rangierfahrten mit den jeweils zuständigen Fahrdienstleitern der DB Netz über GSM-R:

- a) Serviceeinrichtungen des EIU im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (zuständiger Fahrdienstleiter im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel)
- b) Industriestammgleis Bremen-Hemelingen (zuständiger Fahrdienstleiter im Bahnhof Bremen-Hemelingen)

Für die Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter des EIU und dem Triebfahrzeugführer im Rahmen des Rangierfunks ist das Mitführen eines für das TETRA-Netz

der AMV Funktechnik eingerichteten Funkgeräts erforderlich. Auf den Serviceeinrichtungen des EIU wird kein Explosionsschutz benötigt. Die Prüfung der Erforderlichkeit von explosionsgeschützten Funkgeräten auf Gleisanschlüssen obliegt dem EVU. Die Beschaffung der Funkgeräte liegt im Verantwortungsbereich der EVU. Geeignete Funkgeräte können von der AMV Funktechnik bezogen werden. Die Konditionen für Kauf bzw. Miete von Geräten sowie weitere Leistungsentgelte der AMV Funktechnik gelten für alle EVU gleichermaßen und werden auf der Internetseite der Hafeneisenbahn veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3). Darüber hinaus ist die Nutzung von Funkgeräten anderer Herkunft möglich, wenn diese die technischen Voraussetzungen für eine Verwendung im TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik erfüllen.

Für kurzfristigen Bedarf stehen auf den Stellwerken des EIU in Bremerhaven (Stf), Bremen Grolland (Raf) und Bremen Inlandshafen (If) Handgeräte (ohne Explosionsschutz) zur Verfügung, die von den EVU gegen Entgelt (gemäß der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte, siehe Ziffer 1.3) ausgeliehen werden können.

Das TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik kann auch für die interne Kommunikation der Mitarbeiter des EVU (z.B. zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter) genutzt werden. In diesem Fall sind für die Freischaltung der Geräte entsprechende Angaben vom EVU (Benennung der Teilnehmer und Kommunikationswege) erforderlich.

3.3.6 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die Konzernrichtlinie 123 der Deutschen Bahn AG „Notfallmanagement, Brandschutz“ in der jeweils aktuellen Fassung. Das Notfallmanagement im Bereich der Serviceeinrichtungen des EIU wird von der DB Netz AG durchgeführt. Das EVU stellt dem EIU auf Verlangen alle erforderlichen Daten (z.B. Nachweise über Befähigung des eingesetzten Personals, Indusi-Daten) zwecks Durchführung der gesetzlich geforderten Untersuchungen zur Verfügung.

Der Zugangsberechtigte stellt dem EIU zur Aufklärung gefährlicher Ereignisse unverzüglich und unentgeltlich die relevanten Daten der Fahrtenschreiber sämtlicher mit dem Ereignis in Zusammenhang stehender Triebfahrzeuge zur Verfügung.

3.3.7 Beförderung gefährlicher Güter

Der Zugangsberechtigte hat bei der Beförderung von Gefahrgut alle notwendigen Maßnahmen (einschließlich der Erfüllung der Informationspflichten, der Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Zustands und ggf. der Bewachung der Eisenbahnfahrzeuge) zu treffen, die erforderlich sind, Gefährdungen, die von den Fahrzeugen und deren Ladung ausgehen können, zu vermeiden und die einschlägigen Bestimmungen des Gefahrgutrechts zu erfüllen.

3.3.8 Mobile Instandhaltung

Das EIU gestattet Zugangsberechtigten nach Maßgabe der in Anhang II dieser NBS-BT getroffenen Bestimmungen und im Rahmen der nach Abschnitt 5 vereinbarten Nutzung der Infrastruktur die Durchführung von Arbeiten der mobilen Instandhaltung an Eisenbahnfahrzeugen. Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass dies unter Beachtung der gesetzlichen und betrieblichen Regelwerke insbesondere im Hinblick auf eine

Gewährleistung der Arbeitssicherheit und der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs geschieht.

Der Zugangsberechtigte übernimmt gegenüber dem EIU die vollständige Verantwortung und Haftung für Arbeiten an ihm nach Ziffer 3.2.4 zuzuordnenden Fahrzeugen, unabhängig davon, durch wen und in wessen Auftrag die Arbeiten geleistet werden. Dies schließt die Verantwortung und Haftung für das ordnungsgemäße Verhalten der in diesem Zusammenhang im Gleisbereich des EIU arbeitenden Personen ein.

3.3.9 Betanken von Triebfahrzeugen

Das Betanken von Triebfahrzeugen ist im Bereich der Serviceeinrichtungen des EIU nicht gestattet.

4 Entgelte

4.1 Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte

Die Entgeltgrundsätze und die Liste der Entgelte finden sich im Dokument „Entgelte für die Nutzung der Bremischen Hafeneisenbahn“ in der jeweils gültigen Fassung. Es ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3).

4.2 Ausnahmen von der Entgeltpflicht

Nicht entgeltpflichtig sind Nutzungen der Serviceeinrichtungen, die zur Ausführung einer vom EIU bzw. der bremenports GmbH & Co. KG beauftragten Unterhaltungs- oder Baumaßnahme im Geltungsbereich dieser Nutzungsbedingungen erforderlich sind.

4.3 Rechnungslegung

Die Rechnungslegung erfolgt monatlich im Auftrag des EIU durch die bremenports GmbH & Co KG.

4.4 Einwendungen

Einwendungen des Zugangsberechtigten gegen Entgelte des EIU sind dem EIU binnen acht Wochen nach Zugang der Rechnung mit inhaltlicher, für das EIU prüffähiger Begründung in Textform anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung beim EIU. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt. Darauf wird das EIU in der Rechnung besonders hinweisen.

5 Nutzungsvereinbarungen

5.1 Allgemeines

Die Einzelheiten des Zugangs zu den Serviceeinrichtungen des EIU werden durch Abschluss einer Nutzungsvereinbarung festgelegt (siehe Ziffer 3.1.1). Der Zugangsberechtigte beantragt beim EIU die Unterbreitung eines Angebots zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung (Nutzungsantrag). Das EIU vergibt für jeden Nutzungsantrag eine Vorgangsnummer, die als eindeutige Referenz für die weitere Kommunikation zwischen EIU und EVU dient.

Es wird zwischen folgenden Arten von Nutzungsvereinbarungen unterschieden:

- a) Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre: Vereinbart wird die Nutzung von Gleiskapazitäten für einzelne oder regelmäßige Verkehre (insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts und der Dauer der Nutzung). Einzelheiten sind in Ziffer 5.2 geregelt.
- b) Vereinbarung von Hauptnutzungen: Vereinbart wird ein zeitlich begrenztes Nutzungsrecht für ein bestimmtes Gleis bzw. für einen bestimmten Lokabstellplatz. Einzelheiten sind in Ziffer 5.3 geregelt.

5.2 Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre

5.2.1 Form und Inhalt der Nutzungsanträge

Der Zugangsberechtigte richtet Nutzungsanträge in Textform an das EIU. Es sind die im Internet veröffentlichten Einzel- oder Sammelformulare zu verwenden (siehe Ziffer 1.3).

Nutzungsanträge sind dem EIU im MS-Excel-Format per E-Mail (gbk.hafenbahnbetrieb.bremen@deutschebahn.com) oder mittels eines geeigneten Datenträgers zu übermitteln. Im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. -übermittlung kann der Zugangsberechtigte den Nutzungsantrag unter Verwendung des jeweils gültigen Formulars auch in Papierform oder per Telefax vorlegen.

Die Verpflichtungen des EIU nach Ziffer 5.2.2 NBS-AT bleiben unberührt. Ist ein Nutzungsantrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich in Textform nach. Der Zugangsberechtigte hat die nachgeforderten Angaben innerhalb von drei Werktagen zu übermitteln. Liegen sie dem EIU nicht fristgerecht vor, ist der ursprüngliche Nutzungsantrag unwirksam. Die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 5.2.3 beginnt mit Vorliegen eines vollständigen und mängelfreien Antrags beim EIU.

5.2.2 Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode

Nutzungsanträge für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode müssen dem EIU in der Zeit vom 1. bis zum 31. Juli eines Jahres vorgelegt werden. Anträge für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode, die vor dem 1. Juli eingehen, werden zurückgewiesen, solche, die nach dem 31. Juli eingehen, werden nach Ablauf der in Absatz 3 genannten Annahmefrist unverzüglich bearbeitet und ansonsten entsprechend Ziffer 5.2.3 behandelt.

Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten bis spätestens 30. September, frühestens aber nach Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der DB Netz AG, ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht eine Ablehnung aus. Sofern sich die Aufstellung des Netzfahrplans durch die Betreiber der Schienenwege verzögert oder das EIU beabsichtigt, Ablehnungen auszusprechen, kann sich dieser Termin um bis zu drei Wochen verschieben. Das EIU informiert die Zugangsberechtigten hierüber unverzüglich in Textform (z. B. per E-Mail).

Das Angebot kann vom Zugangsberechtigten nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

5.2.3 Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode

Das EIU unterbreitet Angebote zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung nur im Rahmen freier Kapazitäten. Liegen Anträge über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, entscheidet die Reihenfolge des Eingangs des Antrags.

Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten unverzüglich, spätestens innerhalb von fünf Werktagen nach Eingang des Antrags ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen eine Ablehnung aus. Das Angebot kann vom Zugangsberechtigten nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

5.2.4 Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen

5.2.4.1 Zugtrassen

Zugtrassen können in den Serviceeinrichtungen des EIU beginnen und enden. Zugangsberechtigte beantragen Zugtrassen für die Gleisinfrastruktur des EIU bei der DB Netz AG. Die DB Netz AG unterbreitet dem Zugangsberechtigten im Rahmen ihrer regulären Zuweisungsverfahren (Netzfahrplan, Gelegenheitsverkehr) Trassenangebote für den jeweiligen Infrastrukturbereich der Bremischen Hafeneisenbahn. Die DB Netz AG übernimmt dabei die Erstellung von Machbarkeitsstudien für außergewöhnliche Transporte und die Fertigung aller betrieblich notwendigen Fahrplanunterlagen sowie deren Verteilung an ihre Betriebsstellen und an die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Buchfahrplan/EBula). Die Bremische Hafeneisenbahn erstellt auf Grundlage der ihr von der DB Netz AG übermittelten Daten für ihre Betriebsstellen die jeweiligen Fahrpläne für Zugmeldestellen.

5.2.4.1.1 Zugtrassen für die kommende Netzfahrplanperiode

Der Zugangsberechtigte stellt Nutzungsanträge nach Ziffer 5.2.2 grundsätzlich unter Angabe einer mit dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf der DB Netz AG korrespondierenden Zugnummer. Soweit sie ihm zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht bekannt ist, teilt er sie dem EIU unverzüglich, spätestens aber bis zum Fahrplanwechsel in Textform mit.

Der Zugangsberechtigte stellt, soweit ihm bei Antragstellung bekannt, sicher, dass die im Nutzungsantrag angegebene Ankunft in bzw. die Abfahrt aus den Serviceeinrichtungen des EIU sowie die Länge des Zuges mit dem aktuellen Fahrplanentwurf der DB Netz AG übereinstimmen. Das EIU gleicht den Antrag in seinem Zuweisungsverfahren mit den Angaben des Fahrplanentwurfs bzw. Fahrplans ab und übernimmt bei Abweichungen und Änderungen die von der DB Netz AG übermittelten Werte.

Nach Abschluss des Zuweisungsverfahrens führen Änderungen des Fahrplans grundsätzlich ohne weitere Mitteilung des EIU zu entsprechenden Anpassungen der Nutzungsvereinbarung. Das EIU schreibt die Werte anhand des von der DB Netz AG übermittelten Fahrplans fort. Für im Fahrplan nicht berücksichtigte Verkehrstage gelten Nutzungszeiten des EIU als nicht vereinbart. Ausgenommen davon hat der Zugangsberechtigte einen neuen Nutzungsantrag zu stellen, wenn

- a) ein Zug laut Fahrplan um mehr als drei Stunden früher als vereinbart in den Serviceeinrichtungen des EIU eintreffen soll,

- b) ein Zug laut Fahrplan um mehr als drei Stunden später als vereinbart von den Serviceeinrichtungen des EIU abfahren soll,
- c) ein Zug an einem zusätzlichen Verkehrstag eingelegt werden soll,
- d) ein Zug laut Fahrplan mit einer größeren Länge als vereinbart eintreffen soll,
- e) sich die Ankunft oder Abfahrt eines Zuges laut Fahrplan zeitlich mit dem vorgesehenen Ladezeitfenster bzw. Terminalslot überschneidet.

5.2.4.1.2 Zugtrassen für die laufende Netzfahrplanperiode

Bei Nutzungsanträgen, die sich auf einen einzelnen Verkehrstag beziehen (Ad-hoc-Verkehr) gleicht das EIU die Daten des Zugangsberechtigten nicht an die Daten des Fahrplans an. Es gelten die Daten des Antrags. Der Zugangsberechtigte hat in unter den in Ziffer 5.2.4.1.1 Absatz 3 Buchstabe a) bis d) aufgezählten Bedingungen einen neuen Nutzungsantrag zu stellen.

Für Nutzungsanträge bezüglich der laufenden Netzfahrplanperiode, die sich auf mehr als einen Verkehrstag beziehen, gilt Ziffer 5.2.4.1.1 entsprechend.

Die Zugnummer ist dem EIU in beiden Fällen spätestens bis zum (ersten) geplanten Verkehrstag vor Ankunft bzw. Abfahrt des Zuges mitzuteilen.

5.2.4.2 Abfertigungszeiten der Containerterminals Bremerhaven

Sofern vom Zugangsberechtigten beantragt, vereinbart das EIU im Auftrag der Umschlagbetriebe auch die Abfertigungszeiten auf den Containerterminals CT 1, CT 2/3 (Serviceeinrichtungen der CTB) sowie CT 4 (Serviceeinrichtungen der RTB). Es gelten hierfür aus den Nutzungsbedingungen der Bremischen Hafeneisenbahn die Ziffern 3.2 und 3.3 der NBS-AT sowie die Ziffern 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.5 und 5.2.6 dieser NBS-BT, ansonsten die Nutzungsbedingungen der Containerterminals.

Kann eine für die genannten Containerterminals vereinbarte Abfertigungszeit nicht erreicht werden und zwischen dem Zugangsberechtigten und Umschlagbetrieb dispositiv keine neue Zeit vereinbart werden, stellt der Zugangsberechtigte beim EIU einen neuen Nutzungsantrag.

5.2.4.3 Abfertigungszeiten sonstiger Güterterminals

Sofern der Zugangsberechtigte Vereinbarungen über Abfertigungszeiten (Slots) mit sonstigen Güterterminals schließt, die mit einer beantragten oder vereinbarten Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU korrespondieren, hat er sicherzustellen, dass die beim EIU beantragte bzw. mit ihm vereinbarte Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU auf die korrespondierenden Slots abgestimmt ist.

Der Zugangsberechtigte teilt dem EIU die mit dem Güterterminal vereinbarten korrespondierenden Abfertigungszeiten (ggf. Slot-Kennung) unverzüglich mit.

5.2.5 Konfliktlösungsverfahren

Das Konfliktlösungsverfahren für Nutzungsanträge nach Ziffer 5.2.2 Satz 1 gliedert sich in das Koordinierungs- und das Entscheidungsverfahren.

Im Rahmen dieser Verfahren ist das EIU berechtigt, bei Bedarf weitere Unterlagen anzufordern, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu

bestimmen und etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten zu ermitteln. Der Zugangsberechtigte hat die angeforderten Unterlagen unverzüglich vorzulegen.

5.2.5.1 Koordinierungsverfahren

Stellt das EIU Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsanträgen fest, führt es ein Koordinierungsverfahren gemäß § 13 Abs. 2 ERegG durch.

Das EIU kann regelmäßig und ohne weitere Begründung Verhandlungen mit einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen und ihnen Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Das EIU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

Falls der Zugangsberechtigte auch Abfertigungszeiten für die Serviceeinrichtungen der CTB (ausgenommen der Container Freight Station) oder der RTB beantragt hat, wird im Koordinierungsverfahren die Verfügbarkeit der dortigen Kapazitäten berücksichtigt.

5.2.5.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird das EIU die Nutzungsanträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, haben Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;
- b) Verkehre mit einer höheren Anzahl von Verkehrstagen haben Vorrang vor Verkehren mit einer geringeren Anzahl von Verkehrstagen;
- c) Verkehre mit kürzeren Nutzungszeiten in den für die Ein- und Ausfahrt von Zügen vorgesehenen Gleisen des EIU haben Vorrang vor Verkehren mit längeren Nutzungszeiten auf diesen Gleisen. Berücksichtigt wird hierbei die Summe der Nutzungszeiten in den für die Ein- und Ausfahrt von Zügen vorgesehenen Gleisen.
- d) Verkehre deren Ladung nur an einer Ladestelle abgefertigt wird, haben Vorrang vor Verkehren, die eisenbahnseitig an mehreren Stellen abgefertigt werden.
- e) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe dieser Kriterien nicht möglich, fordert das EIU die vom Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf, ihm innerhalb von fünf Werktagen in Textform ein zusätzliches Entgelt anzubieten, das über das reguläre Nutzungsentgelt hinaus einmalig zu zahlen ist. Das anzubietende Entgelt versteht sich zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe und wird seitens des EIU nach Abschluss der Nutzungsvereinbarung in Rechnung gestellt. Das EIU wird dem Zugangsberechtigten Vorrang gewähren, der ihm das höchste zusätzliche Entgelt anbietet.

5.2.6 Rückgabe von zugewiesenen Nutzungszeiten

Nimmt ein Zugangsberechtigter eine zugewiesene Nutzungszeit nicht in Anspruch, so hat er dies dem EIU unverzüglich, spätestens jedoch zum Zeitpunkt der Stornierung

der entsprechenden Zugtrasse bei der DB Netz AG, mitzuteilen. Die Mitteilung erfolgt in Textform.

Für die Stornierung der vom EIU im Auftrag des CTB und des RTB vergebenen Terminalslots gelten die Regelungen der Nutzungsbedingungen der Terminalbetreiber. Eine Stornierung von Terminalslots bei CTB und RTB entbindet den Zugangsberechtigten nicht von der Verpflichtung einer entsprechenden Mitteilung an die Bremische Hafeneisenbahn.

5.2.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung

Der Zugangsberechtigte steuert operative Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die das EIU nicht zu vertreten hat, proaktiv und eigenverantwortlich. Er informiert das EIU über alle für die Infrastrukturnutzung relevanten Faktoren und bemüht sich, die Auswirkungen auf die Infrastrukturkapazität des EIU möglichst gering zu halten. Siehe hierzu auch Ziffer 5.3 NBS-AT und Ziffer 3.2.3.2 NBS-BT.

Bei folgenden operativen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung stimmt sich der Zugangsberechtigte unverzüglich telefonisch oder per E-Mail mit der Disposition des EIU ab:

- a) Eine Nutzung wird mehr als drei Stunden früher als vereinbart beginnen.
- b) Eine Nutzung wird mehr als drei Stunden später als vereinbart enden.
- c) Ein Zug wird mit einer größeren Länge als vereinbart eintreffen.

Der Zugangsberechtigte stellt unverzüglich einen neuen Nutzungsantrag sobald erkennbar ist, dass eine Nutzung mehr als 24 Stunden später als vereinbart enden wird. Hat das EIU die Verzögerung zu vertreten oder verzichtet es aufgrund von akuten Kapazitätsengpässen im Streckennetz per Mitteilung auf das Stellen entsprechender Anträge, entfällt diese Pflicht des Zugangsberechtigten.

Der Zugangsberechtigte stellt das EIU bei Abweichungen von der beantragten Nutzung von hieraus resultierenden Schadenersatzansprüchen Dritter frei.

5.2.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur grundsätzlich fristgerecht mit Ablauf der vereinbarten Nutzungszeit bzw. auf Weisung des zuständigen Fahrdienstleiters des EIU freizumachen. Benutzt der Zugangsberechtigte die Infrastruktur aus nicht vom EIU zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus und stimmt er die abweichende Nutzung nicht einvernehmlich mit dem EIU ab bzw. lehnt das EIU einen entsprechenden Nutzungsantrag ab (Ziffer 5.2.7), so kann das EIU den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen.

Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht innerhalb der gesetzten Frist nach, so ist das EIU berechtigt, die Räumung auf Kosten des EVU durchzuführen oder zu veranlassen. Das EIU haftet dabei gegenüber dem Zugangsberechtigten für unmittelbare sowie für mittelbare Schäden nur in dem in Ziffer 6.1.2 NBS-AT für mittelbare Schäden festgelegten Umfang.

5.3 Vereinbarung von Hauptnutzungen

5.3.1 Allgemeines

Hauptnutzungen nach Ziffer 5.1 können für Lokabstellplätze und die unter Ziffer 2.3.2 der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und der Liste der Entgelte (siehe Ziffer 1.3) ausgewiesenen Gleise der Kategorie 3 vereinbart werden. Davon ausgenommen sind Gleise der Kategorie 3, deren Gleisnummern in den Übersichtsplänen „Gleiskategorien für Entgeltsystem der Bremischen Hafeneisenbahn“ rot dargestellt sind.

Hauptnutzungen können längstens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode vereinbart werden. Ihre Dauer ist für einen oder mehrere Kalendermonate zu vereinbaren. Abweichend davon gilt für den Monat Dezember, dass die Vertragslaufzeit mit dem Beginn bzw. Ende der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnt bzw. endet.

Die Vereinbarung einer Hauptnutzung ist nur vor Beginn der jeweiligen Vertragslaufzeit möglich. Es besteht insofern kein Anspruch darauf, eine längerfristige Gleisnutzung rückwirkend in ein Hauptnutzungsverhältnis umzuwandeln.

Das EIU darf die durch Hauptnutzungen gebundenen Kapazitäten dispositiv oder im Rahmen von Nutzungsvereinbarungen an Nebennutzer vergeben, sofern sie vom Hauptnutzer auf Anfrage des EIU für den betroffenen Zeitraum als nicht oder nicht vollständig benötigt gemeldet werden.

5.3.2 Form und Inhalt der Anträge

Der Zugangsberechtigte beantragt die Vereinbarung einer Hauptnutzung in Textform unter Angabe der folgenden Daten:

- a) Bezeichnung des Gleises bzw. Lokabstellplatzes oder Benennung von Anforderungen (z.B. Gleislänge, Ausstattung, Lage),
- b) gewünschte Vertragslaufzeit.

Anträge sind dem EIU per E-Mail (g bk.hafenbahnbetrieb.bremen@deutschebahn.com) zu übermitteln. Im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. -übermittlung kann der Zugangsberechtigte den Antrag auch in Papierform oder per Telefax vorlegen.

Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich in Textform nach. Der Zugangsberechtigte hat die nachgeforderten Angaben innerhalb von drei Werktagen zu übermitteln. Liegen sie dem EIU nicht fristgerecht vor, ist der ursprüngliche Antrag unwirksam. Die Fristen nach Ziffer 5.3.3 beginnen mit dem Vorliegen eines vollständigen und mängelfreien Antrags beim EIU.

5.3.3 Fristen

Es gelten die Ziffern 5.2.2 und 5.2.3 entsprechend.

Die Kündigung einer Hauptnutzung ist spätestens am dritten Werktag eines Kalendermonats zulässig

- a) durch den Zugangsberechtigten zum Ablauf desselben Monats,
- b) durch das EIU zum Ablauf des übernächsten Monats.

5.3.4 Konfliktlösungsverfahren

Ziffer 5.2.4 gilt entsprechend.

5.3.4.1 Koordinierungsverfahren

Ziffer 5.2.5.1 Satz 1 gilt entsprechend.

5.3.4.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren zwischen Nutzungsanträgen nach Ziffer 5.2 und Ziffer 5.3 nicht zustande, wird das EIU die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, haben Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;
- b) Nutzungsanträge nach Ziffer 5.3 haben Vorrang vor Nutzungsanträgen nach Ziffer 5.2.
- c) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist (§ 13 Abs. 3 Ziffer 4 ERegG).

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren zwischen verschiedenen Nutzungsanträgen nach Ziffer 5.3 nicht zustande, wird das EIU die Nutzungsanträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, haben gemäß § 13 Abs. 3 Ziffer 1 ERegG Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;
- b) Nutzungsanträge, die einen längeren Nutzungszeitraum umfassen, haben Vorrang vor Nutzungsanträgen, die einen kürzeren Nutzungszeitraum umfassen.
- c) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist (§ 13 Abs. 3 Ziffer 4 ERegG).

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe dieser Kriterien nicht möglich, fordert das EIU die vom Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf, ihm innerhalb von fünf Werktagen in Textform ein zusätzliches Entgelt anzubieten, das über das reguläre Nutzungsentgelt hinaus einmalig zu zahlen ist. Das anzubietende Entgelt versteht sich zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe und wird seitens des EIU nach Abschluss der Nutzungsvereinbarung in Rechnung gestellt. Das EIU wird dem Zugangsberechtigten Vorrang gewähren, der ihm das höchste zusätzliche Entgelt anbietet.

Anhang I

zu Ziffer 3.3.2 NBS-BT „Betriebliche Regelwerke“

Nummer	Titel des Regelwerks
123	Notfallmanagement
123.0101	Grundsätze
123.0110	Notfallhilfe vorbereiten
123.0140	Einsatzfall am Ereignisort
301	Signalbuch
301	Signalbuch (SB)
408	Fahrdienstvorschrift
408.21 - 27	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.21 - 27
408.31 - 37	Fahrdienstvorschrift - Handbuch: Angaben für das Streckenbuch EVU, Richtlinien 408.31 - 37
408.48	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.48
408.58	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.58
481	Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen
481.0000	Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch / Streckenbuch oder Beta aufzunehmenden Regeln zur Richtlinienreihe 481
481.0101	Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen
481.0205	Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz ^{*)}
481.0302	Grundlagen für Verbindungen zum Rangieren im GSM-R Netz ^{*)}
482	Signalanlagen bedienen
482.8001	Ortsstellbereiche
482.8002	Ortsgestellte Weichen und Gleissperren, Allgemeines
482.8003	Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen
482.8004	Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen
482.8101	Schlüsselschalter, Schlüsseltaster und Schlüsselsperren

^{*)} Die Richtlinien sind sinngemäß entsprechend der jeweiligen örtlichen Konfiguration auf die in den Serviceeinrichtungen des EIU für den Zug- und Rangierfunk eingesetzten Systeme anzuwenden.

482.8601	Bahnübergangssicherungsanlagen, Einschaltung
482.8602	Bahnübergangssicherungsanlagen, Hilfseinschaltung
482.8603	Bahnübergangssicherungsanlagen, Rangierschalter
482.8604	Bahnübergangssicherungsanlagen, Unwirksamkeitstaste
483	Zugbeeinflussungsanlagen bedienen
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allg. Teil
483.0101A01	PZB-Streckeneinrichtungen
483.0101A02	PZB-Fahrzeugeinrichtungen
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90
483.0112	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90
483.0113	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 80, System PZB 90
483.0114	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI CAB 500, System PZB 90
492	Triebfahrzeuge führen
492.0753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
492.0755	Streckenkenntnis-Richtlinie
492.1001	Eisenbahnfahrzeuge führen
492.1005	Führen von elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen
810	Technischer Netzzugang für Fahrzeuge
810.0501	Außergewöhnliche Transporte - Grundlagen
931	Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung
931.0000	Allgemeine Anforderungen zur Bauart und Ausrüstung; Grundsätze
931.0101	Bauanforderungen für gleisfahrbare Baumaschinen, Arbeitstriebwagen, Gleiskraftfahrzeuge und Anhänger
931.0103	Bauanforderungen für Zweiwegefahrzeuge
931.0201	Betrieb - Besonderheiten beim Einsatz

Anhang II

zu Ziffer 3.3.8 NBS-BT „Mobile Instandhaltung“

Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen in Betriebsgleisen des EIU

1 Gestattung

Das EIU gestattet Zugangsberechtigten, nach Maßgabe der in diesem Anhang II festgelegten Bedingungen folgende Arbeiten der mobilen Fahrzeuginstandhaltung (nachfolgend „mobile Instandhaltung“) in den unter Ziffer 4 bezeichneten Gleisen durchzuführen:

- Wechsel von Bremssohlen, Bremskupplungen und Luftabsperrhähnen,
- Schrauben oder Splinte ersetzen,
- Bolzen sichern,
- lose oder ungesicherte Teile am Wagenkasten sichern,
- gangbar machen.

Ausdrücklich nicht gestattet sind:

- der Wechsel von Radsätzen oder Drehgestellen,
- ein Aufbocken oder Anheben von Fahrzeugen,
- Arbeiten, die von mehr als einem Arbeitsteam (siehe Ziffer 2) durchgeführt werden,
- Arbeiten, die die Anlagen des EIU verunreinigen oder bei denen wasser- oder umweltgefährdende Stoffe austreten können oder anderweitige Gefahren für Menschen und Umwelt zu besorgen sind,
- Arbeiten, die den Bahnbetrieb gefährden oder behindern,
- Arbeiten mit Geräten, die in angrenzende Betriebsgleise hineinragen können.

Beauftragt der Zugangsberechtigte oder der für ein vom Zugangsberechtigten auf die Infrastruktur des EIU verbrachtes Fahrzeug verantwortliche Wagenhalter einen Dritten mit der Durchführung, so ist der Zugangsberechtigte verpflichtet sicherzustellen, dass dieser die Pflichten des Zugangsberechtigten nach Maßgabe dieses Anhang II entsprechend erfüllt.

2 Voraussetzungen

Ein Arbeitsteam darf innerhalb des Gleisbereiches aus höchstens drei Personen einschließlich des für die Sicherung eines Arbeitsteams Verantwortlichen (nachfolgend „Arbeitsverantwortlicher“) bestehen.

Der Arbeitsverantwortliche muss über

- eine Befähigung zur Beantragung einer UV-Sperrung,
- betriebliche Kenntnisse zur Bestimmung von Gefahrenbereiche und Regellichtraumprofile von Gleisanlagen,
- Kenntnisse über die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb,
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache zur Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter sowie
- die erforderliche Ortskenntnis (Ziffer 2.3.3 NBS-AT und Ziffer 3.3.3NBS-BT gelten entsprechend)

verfügen (z.B. Qualifikation zum Selbstsicherer).

Allen Weisungen von Mitarbeitern des EIU oder von in seinem Auftrag tätigen Personen ist unverzüglich Folge zu leisten. Auf Anweisung eines Mitarbeiters des EIU oder einer in seinem Auftrag tätigen Person haben die Mitarbeiter des Instandhalters unverzüglich die Arbeiten einzustellen und den Gleisbereich und die Anlagen des EIU zu verlassen. Dies gilt insbesondere bei einem Verstoß gegen diese Bestimmungen (NBS-AT, NBS-BT, Anhang II).

3 Durchführung

Maßnahmen der mobilen Instandhaltung dürfen nur auf den unter Ziffer 4 (Zulässige Gleisbereiche) benannten Gleisen innerhalb der jeweils beschriebenen Arbeitsbereiche durchgeführt werden. Vor Durchführung einer mobilen Instandhaltung ist zusätzlich die Gleissperrung beim zuständigen Fahrdienstleiter des EIU mit folgenden Angaben zu beantragen:

- Name und Sitz des Instandhalters (Unternehmen),
- Name und Mobiltelefonnummer des Arbeitsverantwortlichen,
- Anzahl der im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter,
- Bezeichnung des Arbeitsgleises,
- das für die zu bearbeitenden Wagen verantwortliches EVU,
- geplante Dauer der Tätigkeiten.

Die Beantragung erfolgt durch den Arbeitsverantwortlichen (siehe Ziffer 2). Der Gleisbereich darf erst betreten werden, wenn die Sperrung durch den Fahrdienstleiter erfolgt ist und der Arbeitsverantwortliche eine entsprechende Bestätigung des Fahrdienstleiters erhalten hat. Ein Anspruch auf Durchführung der beantragten Sperrung besteht nicht.

Der Instandhalter muss die gesetzlichen Unfallverhütungsvorschriften beachten. Er ist für die Erstellung und Beachtung der Gefährdungsbeurteilung verantwortlich.

Alle im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter müssen die erforderliche Warnkleidung tragen.

Der Instandhalter hat den Arbeitsbereich vor Aufnahme der Instandhaltung an den unter Ziffer 4 angegebenen Stellen durch Aufstellung von Sh-2-Scheiben zu sichern. In den Gefahrenbereich benachbarter Gleise und ggf. deren Verkehrswege, die nicht zum Sperrbereich gehören, dürfen sich zu keinem Zeitpunkt Personen begeben oder Material oder Werkzeuge verbracht werden oder Teile von Geräten hineinragen. Die im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter haben alle Handlungen zu unterlassen, die dazu geeignet sind, den Eisenbahnbetrieb zu stören oder zu gefährden.

Sollte es bei den Arbeiten zu Einwirkungen auf die Grundstücke und Anlagen des EIU (insbesondere Beschädigung von Eisenbahnanlagen) kommen, hat der Instandhalter der zuständige Fahrdienstleiter unverzüglich zu informieren. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des Instandhalters für die Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z.B. Benachrichtigung der Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt.

Nach Beendigung der Instandhaltungsarbeiten sind alle Tätigkeiten an den Fahrzeugen einzustellen und alle Geräte und Materialien sowie die aufgestellten Sh-2-Scheiben aus dem Gleisbereich zu entfernen. Anschließend hat der Arbeitsverantwortliche

dem Fahrdienstleiter zu bestätigen, dass die betreffenden Gleise bis auf die Schienenfahrzeuge vollständig geräumt sind und dass sich keine Personen im Gleisbereich aufhalten. Nach Erhalt der Mitteilung hebt der Fahrdienstleiter die Sperrung auf.

4 Zulässige Gleisbereiche

Bremerhaven Seehafen

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
41 bis 43 (Alaskastraße)	Prellbock Gleis 41 bis Grenzzeichen W36	Gleise 41,42 und 43 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 36	Fdl Bkf
57 bis 59	Prellbock bis Höhe 10 m vor Grenzzeichen W172	Gleise 57, 58 und 59 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 171	Fdl Bkf
60	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W195	Gleise 60 und 61 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 195	Fdl Bkf
61	Prellbock bis 1. Beleuch- tungsmast zwischen Gleis 61 und Gleis 62	Gleise 60 und 61 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 195	Fdl Bkf
64	Prellbock bis Höhe 2. Be- leuchtungsmast zwi- schen Gleis 65 und Gleis 67	Gleise 64 und 65 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 226	Fdl Bkf
65	Prellbock bis Höhe 2. Be- leuchtungsmast zwi- schen Gleis 65 und Gleis 67	Gleise 64 und 65 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 226	Fdl Bkf
66	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W262	Gleise 66 und 67 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 262	Fdl Bkf
Colbf Gleis 23	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W6	Gleise 22, 23 und 24 Sh-2-Scheiben aufstellen: Spitze Weiche 6 und im Gleis 24 am Weichenende Weiche 5	Fdl Bkf
Colbf Gleis 24	Prellbock bis Höhe 10 m vor Grenzzeichen W6	Gleise 23, 24 und 25 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 5 und im Gleis 23 am Weichenende Weiche 6	Fdl Bkf

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
Colbf Gleis 25	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W5	Gleise 24, 25 und 26 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 5 und im Gleis 26 am Weichenende Weiche 3	Fdl Bkf
Colbf Gleis 26	Prellbock bis Höhe 10 m vor Grenzzeichen W8	Gleise 25, 26 und 27 Sh-2-Scheiben aufstellen: Gleis 25 Weichenende W5, Gleis 26 Weichen- ende W3, Gleis 27 Wei- chenende W8	Fdl Bkf
Colbf Gleis 27	Prellbock bis Höhe 10 m vor Grenzzeichen W8	Gleise 26, 27 und 28 Sh-2-Scheibe aufstellen: Gleis 26 Weichenende Weiche 3, Gleis 27 Wei- chenende Weiche 8 und Gleis 28 Weichenende Weiche 9	Fdl Bkf
Colbf Gleis 28	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W9	Gleise 27,28 und 29 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 8	Fdl Bkf
Colbf Gleis 29	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W9	Gleis 28 und 29 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 9	Fdl Bkf

Bremen Inlandshafen

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
Gleis 19	gekennzeichnete Ladestelle	Gleis 19 Sh-2-Scheibe aufstellen: 30 m vor und hinter der ge- kennzeichneten Ladestelle	Fdl If
Gleis 109	Prellbock bis Lichtsperr- signal L109Y	Gleis 109 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 9	Fdl If

Bremen Grolland

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
Gleis 448	Spitze Weiche 447 bis Lichtsperrsignal 448II	Gleise 447, 448 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 484 und Spitze Weiche 446	Fdl Raf