



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

der

DE Infrastruktur GmbH

Gültig ab 1.1.2018

NBS - BT

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------------|--|----|
| 1. | Preisgrundlagen Güterverkehr..... | 4 |
| 2. | Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur | 4 |
| 3. | Vertragspflicht..... | 4 |
| 3.1 | Infrastrukturnutzungsvertrag | 4 |
| 3.2 | Subunternehmer..... | 5 |
| 3.3 | Dampflokfahrten..... | 5 |
| 3.4 | Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten | 6 |
| 3.5 | Notfallmanagement..... | 6 |
| 3.5.1 | Notfallmanager..... | 6 |
| 3.5.2 | Eisenbahnbetriebsleiter | 6 |
| 3.5.3 | Gefahrgutbeauftragter..... | 6 |
| 3.6 | Aufgleistechnik..... | 6 |
| 4. | Serviceeinrichtungen..... | 7 |
| 5. | Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zur Serviceeinrichtung | 7 |
| 5.1 | Vorübergehende betriebliche Anordnungen | 7 |
| 5.2 | Rangierfunk | 7 |
| 5.3 | Freimachen der benutzten Infrastruktur..... | 8 |
| 5.4 | Transport Gefährlicher Güter..... | 8 |
| 5.5 | Aussergewöhnliche Sendungen..... | 8 |
| 5.6 | Wartungsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen..... | 9 |
| 6. | Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT | 11 |
| zu Abschnitt 2 | NBS-AT Allgemeine Zugangsvoraussetzungen | 11 |
| zu Punkt 2.3.1 | NBS-AT Grundsätzliches Vorschriftenwerk..... | 11 |
| zu Punkt 2.3.3 | NBS-AT: Ortskenntnis | 11 |
| zu Punkt 2.4.1 | NBS-AT: Einsatz Eisenbahnfahrzeuge | 11 |
| zu Punkt 2.4.2 | NBS-AT: Ausrüstung Eisenbahnfahrzeuge | 11 |
| zu Abschnitt 3 | NBS-AT Benutzung der Eisenbahninfrastruktur..... | 11 |
| zu Punkt 3.1.2 | NBS-AT: Besondere Vorschriften des EIU | 11 |
| zu Punkt 3.1.3 | NBS-AT: Antrag auf Zugang | 12 |
| zu Abschnitt 4 | NBS-AT Nutzungsentgelt..... | 12 |
| zu Punkt 4.1 | NBS-AT: Entgeltgrundsätze | 12 |
| zu Abschnitt 5 | NBS-AT Rechte und Pflichten | 13 |
| zu Punkt 5.1.3 | NBS-AT: Betriebliche Entscheidungen..... | 13 |
| zu Punkt 5.2.1 | NBS-AT: Information über Abweichungen | 13 |
| zu Punkt 5.2.2 | NBS-AT: Mitteilungspflicht..... | 13 |
| zu Punkt 5.3.2 | NBS-AT: Ausrangieren von Waggon/Triebfahrzeugen..... | 13 |
| zu Punkt 5.3.3 | NBS-AT: Beseitigung von Störungen | 14 |

| | | |
|----------------|---|----|
| zu Punkt 5.4 | NBS-AT: Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis | 14 |
| zu Punkt 5.7.2 | NBS-AT: Instandhaltungs- und Baumaßnahmen..... | 14 |
| zu Abschnitt 6 | NBS-AT Haftung | 14 |
| zu Punkt 6.3 | NBS-AT Abweichung von der Haftungsregelung | 14 |
| 7. | Anreizsysteme | 15 |
| 7.1 | Grundsatz..... | 15 |
| 7.2 | Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit..... | 15 |
| 7.3 | Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit | 16 |
| 7.4 | Anreizsystem bei Nichtverfügbarkeit durch Unpünktlichkeit des EVU | 16 |
| 7.5 | Abrechnung im Anreizsystem | 17 |
| 8. | Veröffentlichungen..... | 17 |

Ergänzend/ Abweichend zu/ von den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT) gemäß den Konditionenempfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die DE Infrastruktur GmbH, im Folgenden DI genannt, die unten genannten Regelungen der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil (NBS-BT) fest.

Die NBS-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der DI und den Zugangsberechtigten.

1. Preisgrundlagen Güterverkehr

Für den Güterverkehr gibt es verschiedene Anlagenpreise, die von deren Nutzung abhängig ist. Der aktuelle Tarif ist im Internet unter <https://www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-de.html> einzusehen.

2. Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der NBS-BT sind Trassen sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein die DE Infrastruktur GmbH ist. Die DI ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

3. Vertragspflicht

3.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der DI kann nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der DI und dem EVU befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen NBS-BT dargestellten Rechte und Pflichten des EVU und der DI. Ist der Nutzer der Rangiertrasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG dar.

In diesem Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der DI und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Rangieraufträgen lediglich die Anerkennung der NBS-BT der DI sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.

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

Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU, spätestens jedoch mit Befahren der Rangieranlage. Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU das Nutzungsrecht an den Rangiertrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag.

3.2 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Meldung zur Rangierfahrt vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der DI einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet die DI den Rangiereinheit, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug/Rangiereinheit des EVU. Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche Verantwortung für die Aktionen des Subunternehmers. Das EVU weist der DI analog zum Punkt 2.2 der NBS-AT der DI die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

3.3 Dampflokfahrten

Für den Fall, dass das EVU Rangierfahrten mit Dampfloks durchführen will, weist das EVU der DI analog der Punkt 2.2 der NBS-AT der DI geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

3.4 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich der zuständigen Rangieraufsicht des EIU über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät, ggf. Streckenfernsprecher) zu melden. Das EVU wird seitens des EIU über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von der Netzleitzentrale oder der zuständigen Rangieraufsicht unterrichtet

3.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt das EIU die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager des EIU. Der Notfallmanager des EIU ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die BUVO-NE mit den Unfallmeldetafeln des EIU gelten auch für das EVU.

Das Notfallmanagement in Bahnanlagen der DI wird von der Dortmunder Eisenbahn GmbH wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt in der Regel durch die Unfallmeldestelle die Rangieraufsicht der DI, ESTW 2000.

3.5.1 Notfallmanager

Das Notfallmanagement in Bahnanlagen der DI wird von der Captrain / Dortmunder Eisenbahn GmbH wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt in der Regel durch die Unfallmeldestelle.

3.5.2 Eisenbahnbetriebsleiter

Der diensthabende Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) der DI wird von der Captrain / Dortmunder Eisenbahn GmbH gestellt und über den Notfallmanager alarmiert.

3.5.3 Gefahrgutbeauftragter

Der Gefahrgutbeauftragte der DI wird von der Captrain / Dortmunder Eisenbahn GmbH gestellt und über den Notfallmanager alarmiert.

3.6 Aufgleistechnik

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik; das EVU stellt umgehend die erforderliche Aufgleistechnik eigenverantwortlich zur Verfügung. Die Aufgleistechnik kann bei der Dortmunder Eisenbahn GmbH angefragt werden.

5.3 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung des örtlich zuständigen Rangieraufsicht in der vorgegebenen Zeit freizumachen. Benutzt der Zugangsberechtigte Infrastrukturanlagen aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird die DI den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht oder innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist die HPA berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu räumen. Ziffer 5.3.5 NBS-AT bleibt unberührt.

Hinsichtlich der Haftung der DI für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Ziffer 6 der NBS-AT Anwendung mit der Maßgabe, dass die Haftung der DI im Falle leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist, sofern nicht Leben, Körper, Gesundheit oder wesentliche Vertragspflichten verletzt werden. In letzterem Fall ist die Haftung auf den bei Vertragsschluss vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. In jedem Fall – mit Ausnahme von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit - beschränkt sich die Haftung der DI pro Schadensereignis auf einen Höchstbetrag in Höhe von 400.000 Euro. Soweit der Schaden durch eine vom Zugangsberechtigten abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet die DI nur für etwaige damit verbundene Nachteile des Zugangsberechtigten (z.B. höhere Versicherungsprämien, Zinsnachteile).

5.4 Transport Gefährlicher Güter

Für den Transport gefährlicher Güter müssen sich die Wagen stets im RID-konformen Zustand befinden. Dafür verantwortlich ist das EVU. Gegebenenfalls muss das EVU mit qualifiziertem Personal die abgestellten Wagen überwachen. Sollten Mängel erkannt werden, ist das EVU verpflichtet, diese unverzüglich zu beseitigen und einen RID-konformen Zustand herzustellen.

5.5 Aussergewöhnliche Sendungen

Für das Durchführen von außergewöhnlichen Transporten (Lademaßüberschreitungen und Schwertransporte) hat das EVU eine Beförderungsanmeldung — zusätzlich zu der Beförderungsanmeldung bei der DB Netz AG — zu erstellen und an die DI zu übersenden. Die Beförderungsanmeldung sollte - entsprechend der Richtlinie 810.05 „Außergewöhnliche Transporte“ der Deutschen Bahn AG, die zum Download zur Verfügung steht - sofort nach Bekanntwerden des außergewöhnlichen Transportes, jedoch spätestens 14 Tage vor Abwicklung des Verkehrs an die DI an folgende E-Mail-Adresse übersendet werden:

info@de-infra.de

Die DI prüft die Durchführbarkeit und gibt unverzüglich eine Beförderungsinformation an das EVU. Sobald das EVU die Anzahl der Wagen und nach Möglichkeit auch die Wagennummer der außergewöhnlichen Sendung benennen kann, teilt sie diese unverzüglich nach Bekanntwerden und ohne weitere Aufforderung an die DI über o.g. E-Mail-Adresse mit.

Die Prüfung der Durchführbarkeit, die Erstellung der Beförderungsinformation und des Fahrplans für außergewöhnliche Transporte sind kostenpflichtig. Die Entgelte richten sich nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte.

5.6 Wartungsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen

Wartungsarbeiten an Eisenbahnwagen dürfen in den von der DI benannten Schadwagengleisen ausgeführt werden. Schadwagengleise werden von der Rangieraufsicht zugewiesen und verwaltet. Zur Gewährleistung ungestörter, effizienter Reparaturarbeiten auf den Schadwagengleisen der DI wird die Zu- bzw. Abfuhr von Schadwagen auf die Zeit von 18:00 bis 08:00 Uhr begrenzt.

Welche Sicherungsmaßnahmen aus Unfallverhütungsgründen (Arbeitsschutz) die Wartungsarbeiten ausführenden Eisenbahnbediensteten der EVU oder deren Dienstleister im Sinne der EBO für die Arbeiten an Fahrzeugen durchführen müssen, legt das EVU bzw. der Dienstleister fest. Zur Durchführung von Wartungsarbeiten dürfen nur Personen eingesetzt werden, die in der Lage sind, die Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu erkennen und während der Durchführung von Wartungsarbeiten die Sicherheit im Gleisbereich zu gewährleisten. Insbesondere muss mindestens eine der vor Ort eingesetzten Personen folgende Kenntnisse vorweisen:

- Befähigung über die Beantragung einer Uv-Sperrung (Uv-Berechtigung)
- Betriebliche Kenntnisse zur Bestimmung von Gefahrenbereich und Regellichtraum
- Ortskenntnis im Bereich der Schadwagengleise
- Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache in Wort und Schrift in dem für die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter/Weichenwärter erforderlichen Umfang

Die vor Ort tätigen Mitarbeiter müssen sich gegenüber der DI ausweisen können. Aus den Ausweisen muss neben dem Namen des Mitarbeiters auch sein Arbeitgeber ersichtlich sein. Die Wartungsarbeiten ausführenden Mitarbeiter der Zugangsberechtigten oder deren Dienstleister haben sich vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Rangieraufsicht an- und nach Beendigung der Wartungsarbeiten abzumelden.

Werden Wartungsarbeiten nicht vom EVU selber, sondern von einem Dritten Dienst-

leister (z.B. Wageninstandhaltungsfirma) ausgeführt, hat das beauftragende EVU dafür Sorge zu tragen, dass sich dieser vor Beginn der Arbeiten bei der DI anmeldet.

- a. Insbesondere dürfen folgende Arbeiten in Schadwagengleisen ausgeführt werden:
- Wechsel von Bremssohlen, Bremskupplungen und Luftabsperrröhren
 - Schrauben oder Splinte ersetzen
 - Bolzen sichern
 - Lose oder ungesicherte Teile am Wagenkasten sichern
 - Gangbar machen
- b. Insbesondere dürfen folgende Arbeiten in Schadwagengleisen nicht ausgeführt werden:
- Umgang mit wasser- oder umweltgefährdenden Stoffen (z.B. Ölwechsel, Tanken, Umgang mit Schmierstoffen).
 - Arbeiten, für die Strom-, gas- oder druckluftbetriebene Geräte zum Einsatz kommen. Es sei denn, es wurde, nach erfolgter Gefahrenanalyse, zwischen der DI und dem Zugangsberechtigten oder dessen Dienstleister ein gesonderter Gestattungsvertrag zur Durchführung dieser Arbeiten abgeschlossen.

Der Umfang von zuzulassenden Instandsetzungen nach Havarien — auch außerhalb von Schadwagengleisen - wird vom Notfallmanager bestimmt.

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

zu Abschnitt 2 NBS-AT Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

zu Punkt 2.3.1 NBS-AT Grundsätzliches Vorschriftenwerk

Folgende Vorschriften gelten grundsätzlich für jeden Nutzer der Eisenbahninfrastruktur:

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA - NRW)
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen oder Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Fahrdienstvorschrift für nicht bundeseigene Eisenbahnen (FV — NE)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft Verwaltung (DGUV)
- Betriebsunfallverordnung NE (BUVO-NE)
- Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen (HaSiG)

in der jeweils gültigen Fassung.

Weitergehende gesetzliche Vorschriften bleiben hiervon unberührt.

zu Punkt 2.3.3 NBS-AT: Ortskenntnis

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnisse gem. VDV-Richtlinie 755 durch einen Erfüllungsgehilfen erhebt die DI ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis.

zu Punkt 2.4.1 NBS-AT: Einsatz Eisenbahnfahrzeuge

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Erstellung einer betrieblichen Anweisung auf Basis der Fahrzeugspezifikation im Einzelfall durch die DI festgelegt.

zu Punkt 2.4.2 NBS-AT: Ausrüstung Eisenbahnfahrzeuge

Die baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der DI werden in Anlage 1 zu den NBS-BT beschrieben.

zu Abschnitt 3 NBS-AT Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

zu Punkt 3.1.2 NBS-AT: Besondere Vorschriften des EIU

Die zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften, netzzugangsrelevanten Vorschriften der DI nebst Bezugsmöglichkeiten, sind im Folgenden zusammengestellt.

| | |
|------------------------|--|
| Vorschrift/Bezeichnung | |
| FV – NE | Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen |
| Sig – VB - NE | Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen |
| BüV - NE | Bahnübergangsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen |
| DGUV | Berufsgenossenschaftliche Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit |
| UVV BGR 122 | Unfallverhütungsvorschriften für den Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen |
| SBV | Sammlung betrieblicher Vorschriften |
| Notfallmanagement | |

zu Punkt 3.1.3 NBS-AT: Antrag auf Zugang
Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten sind ausschließlich nur in Textform oder in elektronischer Form die Waggonmeldeliste zu übersenden.

Email Rangieraufsicht ESTW2000 Leitstelle@captrain.de

Weitere Informationen (Betriebszeiten)

Die Besetzung des Stellwerk ESTW 2000 ist
Montag bis Sonntag von 0:00 bis 24:00 Uhr gewährleistet.

Die Besetzung der Rangieraufsicht Dortmund-Nord ist
Montag bis Freitag von 3:30 bis 20:00 Uhr, mit Ausnahme der Sa. So. und Feiertage, gewährleistet.

Die allgemeinen Bürozeiten des EIU sind montags bis freitags jeweils von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr. An gesetzlichen Wochenfeiertagen in NRW kann hiervon abgewichen werden.

Für Dienstleistungen außerhalb der vorgenannten Regelbetriebszeiten werden Zuschläge gemäß Entgeltverzeichnis erhoben.

zu Abschnitt 4 NBS-AT Nutzungsentgelt

zu Punkt 4.1 NBS-AT: Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze der DI sind in Anlage 2 zu den NBS-BT beschrieben.

Das aktuelle Entgeltverzeichnis veröffentlicht die DI im Internetauftritt unter

<https://www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-de.html>

Das Entgeltverzeichnis ist nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen

zu Abschnitt 5 NBS-AT Rechte und Pflichten

zu Punkt 5.1.3 NBS-AT: Betriebliche Entscheidungen

Zuständige Stelle für Ad-hoc-Entscheidungen ist die Rangieraufsicht ESTW2000 der DI:

| | | |
|-------|---------------------------|---------------------------|
| Tel | Rangieraufsicht ESTW2000 | 0231-844 5355 |
| Fax | Rangieraufsicht ESTW2000 | 0231-844 3207 |
| Email | Rangieraufsicht ESTW 2000 | leitstelle-do@captrain.de |

zu Punkt 5.2.1 NBS-AT: Information über Abweichungen

Ansprechpartner für die EVU ist die Rangieraufsicht der DI (Kontakt siehe Pkt. 5.1.3).

Änderungen der vereinbarten Nutzung gleich welcher Art werden durch das EVU an folgende Stellen per Email gemeldet:

Email: info@de-infra.de

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt mit der Leitstelle der DI über die derzeit gültigen Weisungen zu informieren und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß SbV mitzuführen.

zu Punkt 5.2.2 NBS-AT: Mitteilungspflicht

Ansprechpartner für die EVU ist Rangieraufsicht der DI (Kontakt siehe Pkt. 5.1.3).

Die Zusammensetzung des Zuges/Rangiereinheit ist der DI vor der Nutzung der Infrastruktur in elektronischer Form zu übermitteln (Zugnummer, Anzahl Waggon und Waggonnummern, Triebfahrzeug Kenndaten).

Für Gefahrgüter gemäß ADR / RID 1.10 „Allgemeine Vorschriften“ ist der DI die Sicherung auf Verlangen nachzuweisen.

zu Punkt 5.3.2 NBS-AT: Ausrangieren von Waggon/Triebfahrzeugen

Werden Waggon verschiedener zugangsberechtigter EVU innerhalb eines Gleises abgestellt („bunte Mischung“), ist jedes EVU berechtigt die Waggon der anderen EVU auszurangieren und verpflichtet sich nach Beendigung des Rangiervorganges die Waggon der anderen EVU zurückzustellen.

Das EIU ist nicht verpflichtet Rangierkapazitäten für das Umsetzen der Waggon vor zuhalten und wirkt an diesem Vorgang auch nicht mit. Für etwaige dabei entstehende Schäden haftet das verursachende EVU.

Das EIU behält sich vor ungeplant abgestellte Waggon zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufes, nach Setzung einer Frist von 24 Stunden, in andere Bahnhöfe verbringen zu lassen. Die Kosten hierfür trägt das verursachende EVU.

Die EVU sind verpflichtet für ausgesetzte Schadwagen dem EIU innerhalb von 48 Stunden ihre Maßnahmen und weiteren Regelungen für diese Waggons darzulegen.

zu Punkt 5.3.3 NBS-AT: Beseitigung von Störungen

Bei der DI gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

1. Priorität: Regelmäßiger Schienen-Güterverkehr
2. Priorität: Sonstige Verkehre

zu Punkt 5.4 NBS-AT: Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Soweit die genutzte Infrastruktur innerhalb von Hafenanlagen bzw. innerhalb von Häfen liegt, die unter den Anwendungsbereich des HaSiG in der jeweils gültigen Fassung fallen, hat das Personal des EVU die Anweisungen der zuständigen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage bzw. in dem Hafen und ihren Hilfskräfte zu befolgen. Das EVU trifft mit den Beauftragten zur Gefahrenabwehr selbständig eine Regelung über die Bedienung der Sicherungsanlagen (Gleistore etc.).

Vom EVU eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr und ihre Hilfskräfte werden — je nach behördlich festgelegter Gefahrenstufe — Zugangskontrollen durchführen. Diese können sich auf Personal, Fahrzeuge und Ladung erstrecken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass von den Beauftragten zur Gefahrenabwehr oder den zuständigen Sicherheitsbehörden jederzeit die Nutzung der Infrastruktur untersagt bzw. der Zugang zur Infrastruktur gesperrt werden kann. Diese Sicherheitsmaßnahmen beruhen auf zwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden. Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle oder sonstige Nachteile, die sich durch v.g. in den genannten Hafenanlagen für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur ergeben, ist ausgeschlossen, sofern nicht ein Verschulden des EIU vorliegt.

zu Punkt 5.7.2 NBS-AT: Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität, werden den EVU mindestens sechs Wochen vor Baubeginn schriftlich angezeigt.

zu Abschnitt 6 NBS-AT Haftung

zu Punkt 6.3 NBS-AT Abweichung von der Haftungsregelung

Abweichend von den NBS-AT wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen EIU und EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,-EUR übersteigt.

7. Anreizsysteme

7.1 Grundsatz

Ist eine Serviceeinrichtung der DI aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte oder aufgrund einer Unpünktlichkeit des EVU nicht verfügbar, greift das Anreizsystem für Serviceeinrichtungen. Periphere Anlagen werden hierbei als eigenständige Betrachtungsobjekte behandelt, so dass damit auch Teilstörungen der Gesamtanlage erfasst sind. Dabei ist hinsichtlich der Wirkungsweise zwischen Fällen technischer, betrieblicher oder durch Unpünktlichkeit des EVU verursachter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist es, dass die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung zwischen der DI und dem EVU vertraglich vereinbart ist. Generell ist bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Verantwortung einer Partei bedeutet hier Vertreten müssen i.S.d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

- Verantwortung durch DI
- Verantwortung durch EVU
- Verantwortung durch keine Partei.

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

7.2 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DI anzuzeigen. Die Normentstörzeit beträgt 20 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der DI. Gelingt der DI innerhalb von 12 Stunden die Wiederherstellung der Verfügbarkeit, greift das Anreizsystem nicht. Ansprüche nach Ziffer 6 NBS AT bleiben unberührt.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von 12 Stunden nicht wieder verfügbar, greifen in Abhängigkeit vom Verantwortungsbereich folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DI:

Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb von 12 Stunden behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesmietpreises. Ist die DI in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag an dem die Störung behoben wurde.

- Verantwortungsbereich EVU:
Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb von 12 Stunden behoben werden konnte, erhält die DI ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesmietpreises. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag an dem die Störung behoben wurde.
- keine Verantwortlichkeit einer Partei:
Keine Anreizentgelte.

7.3 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DI zu melden. Gelingt es der DI innerhalb von 2 Stunden ab Meldung bei der DI, die betriebliche Verfügbarkeit herzustellen, greift das Anreizsystem nicht. Ansprüche nach Ziffer 6.1 NBS bleiben unberührt.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von 2 Stunden nicht verfügbar, greifen in Abhängigkeit von der Verantwortung folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DI:
Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb von 2 Stunden behoben werden konnte, erhält das EVU ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesmietpreises. Ist die DI in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt.
- Verantwortungsbereich EVU:
Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb von 2 Stunden behoben werden konnte, erhält die DI ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesmietpreises.
- keine Verantwortlichkeit einer Partei:
Keine Anreizentgelte.

7.4 Anreizsystem bei Nichtverfügbarkeit durch Unpünktlichkeit des EVU

Eine Nichtverfügbarkeit durch Unpünktlichkeit des EVU liegt vor, wenn bestellte Serviceeinrichtungen von DI nicht anderweitig vergeben werden können, weil sie durch den Zugangsberechtigten nicht genutzt werden oder abweichend von den bestellten Zeiten genutzt werden.

Es wird nach 3 Fällen unterschieden:

- Das EVU nutzt die Serviceanlage über den angemieteten Zeitraum hinaus:

Der entsprechende Mietpreis ist zu zahlen sowie ein Tagesmietpreis für jeden angebrochenen Tag der Überziehung als Anreiz.

- Das EVU nutzt die Serviceanlage nicht während des angemieteten Zeitraums: Zusätzlich zu dem Mietpreis ist ein Tagesmietpreis für jeden vollständigen Tag der Nichtnutzung als Anreiz zu zahlen. Ein Anreizentgelt ist nicht zu zahlen, wenn die Nichtnutzung der DI 24 Stunden vorab schriftlich angezeigt wurde.
- Das EVU nutzt die Serviceanlage vor dem angemieteten Zeitraum: Zusätzlich zu dem Mietpreis ist ein Tagesmietpreis für jeden angebrochenen Tag der vorzeitigen Nutzung als Anreiz zu zahlen.

Liegt kein Verschulden des EVU vor, greift das Anreizsystem nicht.

7.5 Abrechnung im Anreizsystem

Die DI erstellt monatsweise eine Übersicht der relevanten Fälle und stellt diese den jeweils betroffenen EVU unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse zur Verfügung (d.h. jedes EVU erhält nur seine eigenen Daten; es sei denn der Dateninhaber erteilt schriftliche Einwilligung zur Weitergabe an Dritte). Die Zahlung der Anreizentgelte erfolgt monatlich saldiert. Ist ein EVU der Auffassung, der Betrag des Anreizentgelts sei unzutreffend, so muss es diese Beanstandung binnen eines Monats nach Zugang der Mitteilung des betreffenden Ergebnisses der monatlichen Saldierung der DI schriftlich unter Darlegung der Gründe der Beanstandung bei der EVS geltend machen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Erhebung von Einwendungen ausgeschlossen. Die Unterlassung einer rechtzeitigen Beanstandung gilt als Genehmigung. Die DI verpflichtet sich, das EVU in der Mitteilung auf die Wirkung der nicht rechtzeitigen Beanstandung hinzuweisen. Erkennt die EVS die Beanstandung im Rahmen einer ersten internen Prüfung an, so teilt die DI dem EVU binnen eines Monats nach Zugang der Beanstandung das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung mit. Andernfalls gibt die DI dem EVU innerhalb eines Monats Gelegenheit zur schriftlichen Erörterung der Beanstandung. Führt die Erörterung zu einer Einigung, so teilt die DI dem EVU das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung unverzüglich mit. Kommt keine Einigung zu Stande, teilt die DI dem EVU die Ablehnung der Beanstandung unverzüglich schriftlich mit. Der Rechtsweg steht dem EVU erst nach Ablehnung der Beanstandung offen.

8. Veröffentlichungen

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen des EIU werden im Internet unter <https://www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-de.html> veröffentlicht.

Anlage 1 zu den NBS-BT der DI

Beschreibung des baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der DI.

| | |
|--|---|
| Bezeichnung | |
| Art des Schienenweges | Normalspur Eisenbahn |
| Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen | Dortmund-Obereving |
| Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO | Nebenbahn |
| Ein- oder Mehrgleisig | Mehrgleisig |
| Elektrifizierung | Nicht elektrifiziert |
| Spurweite | 1.435 mm |
| Kleinster Radius | 140 m |
| max. zul. Zuglänge bzw. Waggonzuglänge | 700 m |
| max. zul. Geschwindigkeit | 30 km/h |
| max. zul. Achslast / Streckenlast | Klasse D; 22,5 t / 8,8 t/m |
| Betriebsverfahren | Rangierbetrieb |
| Zugbeeinflussung | keine |
| Informations- und Kommunikationssysteme | Digitaler Betriebsfunk |
| Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO | keine |
| Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis | Ja |
| Regelmäßige Betriebszeit | Mo.-So. 0:00 bis 24:00 Abweichung s. zu. Pkt 3.1.2 |

Die Angaben sind ohne Gewähr für Vollständigkeit und Richtigkeit. Es gelten ausschließlich die Angaben in den fahrdienstlichen Unterlagen der DI.

Anlage 2 zu den NBS-BT der DI:

1. Zweck und Geltungsbereich

Die jeweilige Liste der Entgelte tritt mit Beginn der Netzfahrplanperiode in Kraft. Änderungen der Entgeltliste, die den Kunden der DI in angemessener Frist vorab bekannt gemacht werden, sowie Irrtum bleiben vorbehalten.

2. Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze der DI gewährleisten gemäß den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahn Gesetzes (AEG), der Eisenbahninfrastruktur - Benutzungsverordnung (EIBV) und dem Eisenbahn Regulierung Gesetz (ERegG) allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach §14 AEG zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Streckennetz und den Serviceeinrichtungen.

3. Preise für die Nutzung örtlicher Gleisanlagen (Anlagenpreise)

3.1. Berechnungsgrundlagen für Trassen

Örtliche Gleisanlagen sind alle Gleisanlagen, die der Bildung von Zügen, der Bereitstellung von Waggon und Zügen oder der Abstellung von Fahrzeugen dienen, soweit ihre Nutzung nicht durch den Preis für Rangiertrassen abgegolten ist.

3.2. Berechnungsgrundlage für Anlagenpreise

Die DI stellt dem EVU örtliche Gleisanlagen zur Verfügung. Der Mietpreis für eine örtliche Gleisanlage bestimmt sich nach der Nutzlänge des vermieteten Gleises und der Art der Anbindung des Gleises.

4. Entgelt für sonstige Leistungen

Die Entgelte für sonstige angebotene Leistungen sind der jeweilig gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

Anlage 3 zu den NBS-BT der DI :

Öffentliche Infrastruktur der DE Infrastruktur

Rangieranlage Dortmund - Obereving Süd

| | |
|-----------------|---------------------------------------|
| Gleise | 10 Stück beidseitig angebunden |
| Nutzlänge von | 225 m bis 350 m |
| Gesamtnutzlänge | 2.955 m |
| Waage | 1 Stück dynamische Achslastgleiswaage |

Rangieranlage Hardenberghafen

| | |
|-----------------|------------------------------|
| Gleise | 8 Stück einseitig angebunden |
| Nutzlänge von | 226 m bis 541 m |
| Gesamtnutzlänge | 2.787 m |

Rangieranlage Westerholz

| | |
|-----------------|---|
| Gleise | 5 Stück beidseitig angebunden 3 Stück einseitig angebunden |
| Nutzlänge von | 269 m bis 385 m |
| Gesamtnutzlänge | 2.570 m |

Übergabe Dortmund Nord

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Gleise | 3 Stück beidseitig angebunden |
| Nutzlänge von | 420 m bis 700 m |
| Gesamtnutzlänge | 1.485 m |

Strecken

| | |
|-------------------------------|----------|
| Obereving – Hardenberg | 2,500 km |
| Obereving – Westerholz | 3,800 km |
| Westerholz – Übergabe Do-Nord | 3,800 km |