

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Besonderer Teil der DE Infrastruktur GmbH

(NBS- BT- DI - 2024)

Stand: 17. Dezember 2024

Gültig ab: 01. Januar 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	Seite
1.1	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („Anforderungen an das Personal“)	3
1.1.1	Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („Subunternehmer“)	3
1.2	Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT („Ortskenntnis“)	3
1.3	Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT („Anforderungen an die Fahrzeuge“)	3
1.4	Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT („Kompatibilität von Fahrzeug und Infrastruktur“)	4
1.5	Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Nutzungsvertrag“)	4
1.5.1	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Veröffentlichung“)	4
1.6	Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Zugangsrelevante Vorschriften des EIU“)	4
1.6.1	Zu Punkt 3.1.3 NBS-AT („Antrag auf Zugang“)	5
1.7	Zu Punkt 3.3.1 NBS-AT („Vorrangkriterien des EIU“)	5
1.8	Zu Punkt 4.1 NBS-AT („Grundlage der Entgeltbemessung“)	5
1.9	Zu Punkt 4.4 NBS-AT („Zahlungsweise“)	6
1.10	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Kontakt / Ansprechpartner“)	6
1.10.1	Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Besetzungszeiten“)	6

1.11	Zu Punkt 5.2 NBS-AT („Informationspflichten“)	6
1.11.1	Zu Punkt 5.2.1 NBS-AT („Information über Abweichungen“)	6
1.11.2	Zu Punkt 5.2.2 NBS-AT („Mitteilungspflicht des EVU“)	7
1.12	Zu Punkt 5.3.2 NBS-AT („Ausrangieren von Wagen/Triebfahrzeugen“)	7
1.13	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Beseitigung von Störungen“)	7
1.13.1	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Notfallmanagement“)	7
1.13.2	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Notfallmanager“)	8
1.13.3	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Eisenbahnbetriebsleiter“)	8
1.13.4	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Gefahrgutbeauftragter“)	8
1.13.5	Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Aufgleistechnik“)	8
1.14	Zu Punkt 5.4 NBS-AT („Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis“)	8
1.15	Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)	8
1.16	Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT („Nutzungseinschränkungen aufgrund Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)	8
1.17	Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT („Abweichung von der Haftungsregelung“)	9
1.19	Zu Punkt 7.1 NBS-AT („Transport gefährlicher Güter“)	9
1.19.1	Zu Punkt 7.2 NBS-AT („Meldung von Umweltgefährdungen“)	9
1.19.2	Zu Punkt 7.3 NBS-AT („Meldung von Bodenkontamination“)	9
2.	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	
2.1	Serviceeinrichtungen	10
2.2	Öffentliche Infrastruktur der DE Infrastruktur	10
2.3	Zugbildungsgleise der DE Infrastruktur GmbH	11
2.4	Beschreibung des baulichen und betrieblichen Standards sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der DI	12
2.5	Rangierfunk	13
3.	Entgelte	
3.1	Grundsatz	13
4.	Sonstiges	
4.1	Wartungsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen	13
	Impressum	14

Vorbemerkung

Die nachfolgenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil der DE Infrastruktur GmbH (NBS-BT-DI) enthalten die unternehmensspezifischen Besonderheiten in Gleisanlagen und Serviceeinrichtungen der DE Infrastruktur GmbH.

Die NBS-BT-DI enthält ergänzende sowie etwaige von den NBS-AT abweichende Regelungen. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1 Zu Punkt 2.3.1 NBS-AT („Anforderungen an das Personal“)

Folgende Vorschriften gelten grundsätzlich für jeden Nutzer der Eisenbahninfrastruktur:

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen oder Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Fahrdienstvorschrift der DB NETZ AG (Richtlinie 408.48)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft Verwaltung (DGUV)
- Betriebsunfallverordnung NE (BUVO-NE)
- Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen (HaSiG)

in der jeweils gültigen Fassung.

Weitergehende gesetzliche Vorschriften bleiben hiervon unberührt.

1.1.1 Zu Punkt 2.3.1.1 NBS-AT („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.

1.2 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.

1.3 Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT („Anforderungen an die Fahrzeuge“)

Für den Fall, dass das EVU Rangierfahrten mit Dampflok 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.

1.4 Zu Punkt 2.4.2 NBS-AT („Kompatibilität von Fahrzeug und Infrastruktur“)

Die baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der DI werden in Punkt 2.4 der NBS-BT beschrieben.

1.5 Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Nutzungsvertrag“)

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 ERegG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen. 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 und generelle Vorgehensweisen 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.

1.5.1 Zu Punkt 3.1.1 NBS-AT („Veröffentlichung“)

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen des EIU werden im Internet unter www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-di veröffentlicht.

1.6 Zu Punkt 3.1.2 NBS-AT („Zugangsrelevante Vorschriften des EIU“)

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

Vorschrift	Bezeichnung
Ril 408.48	Fahrdienstvorschrift der DB InfraGo
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
BGR 122	Unfallverhütungsvorschriften für den Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen
ÖZ	Örtliche Zusätze

1.6.1 Zu Punkt 3.1.3 NBS-AT („Antrag auf Zugang“)

Anfragen auf Zuweisung von Kapazitäten, sind ausschließlich in schriftlicher oder in digital weiter verarbeitbarer Wagenmeldeliste an die Rangieraufsicht ESTW 2000 an nachfolgende E-Mail Adresse zu senden. Das Dateiformat ist zwischen EVU und EIU abzustimmen.

leitstelle-do@captrain.de

Besetzungszeiten siehe **1.10.1 Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT**

1.7 Zu Punkt 3.3.1.2 NBS-AT („Vorrangkriterien des EIU“)

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 DI berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu Räumen. 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).

1.8 Zu Punkt 4.1 NBS-AT („Grundlage der Entgeltbemessung“)

Die Entgeltgrundsätze der DI gewährleisten gemäß den Anforderungen Eisenbahn Regulierung Gesetz (ERegG) allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach § 1 Abs. 12 ERegG zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen.

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

Berechnungsgrundlagen für Trassen

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

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.

Entgelt für sonstige Leistungen

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

Das aktuelle Entgeltverzeichnis veröffentlicht die DI im Internetauftritt unter

www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-di

Das Entgeltverzeichnis ist nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen

1.9 Zu Punkt 4.4 NBS-AT („Zahlungsweise“)

Entgeltzahlungen sind auf folgende Bankverbindungen zu überweisen:

Sparkasse Dortmund

IBAN: DE92 4405 0199 0001 1680 96

Kto.001168096

BLZ 44050199

1.10 Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Kontakt Ansprechpartner“)

Zuständige Stelle der DI für betriebliche Ad-hoc-Entscheidungen ist die

Rangieraufsicht ESTW 2000:

Tel: Rangieraufsicht ESTW2000 0231-844 5355

Fax: Rangieraufsicht ESTW2000 0231-844 3207

Email: Rangieraufsicht ESTW2000 leitstelle-do@captrain.de

1.10.1 Zu Punkt 5.1.3 NBS-AT („Besetzungszeiten“)

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

Die Besetzung der Rangieraufsicht Bft. Dortmund-Nord ist von Montag bis Freitag von 7:00 bis 00:00 Uhr, mit Ausnahme Samstag, Sonn- und Feiertage, gewährleistet.

Außerhalb der Besetzzeit fallen die Zuständigkeiten des Bereiches Bft. Dortmund-Nord an das ESTW 2000.

Die allgemeinen Bürozeiten des EIU sind:

Montag bis Freitag von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr

An gesetzlichen Wochenfeiertagen in NRW wird hiervon abgewichen. Für Dienstleistungen außerhalb der vorgenannten Besetzzeiten werden Zuschläge gemäß Entgeltverzeichnis erhoben.

1.11 Zu Punkt 5.2 NBS-AT („Informationspflichten“)

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

1.11.1 Zu Punkt 5.2.1 NBS-AT: („Information über Abweichungen“)

Ansprechpartner für die EVU ist die Rangieraufsicht der DI
Änderungen der vereinbarten Nutzung, gleich welcher Art, werden durch das EVU zusätzlich an folgende Stellen per E-Mail-Adresse gemeldet:

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 ÖZ mitzuführen.

1.11.2 Zu Punkt 5.2.2 NBS-AT: („Mitteilungspflicht des EVU“)

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

Die Zusammensetzung des Zuges/Rangiereinheit ist der DI vor der Nutzung der Infrastruktur in digital weiter verarbeitbarer Listenform zu übermitteln (Zugnummer, Anzahl Wagen und Wagennummern, Triebfahrzeug Kenndaten). Das Dateiformat ist zwischen EVU und EIU abzustimmen. Für Gefahrgüter gemäß ADR / RID 1.10 „Allgemeine Vorschriften“ ist der DI die Sicherung auf Verlangen nachzuweisen.

1.12 Zu Punkt 5.3.2 NBS-AT („Ausrangieren von Wagen/Triebfahrzeugen“)

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

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

Das EIU behält sich vor ungeplant abgestellte Wagen 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 Wagen darzulegen.

1.13 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Beseitigung von Störungen“)

Bei der DI gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

1. Priorität: Regelmäßiger Schienengüterverkehr
2. Priorität: Sonstige Verkehre

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU umgehend 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.

1.13.1 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („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 BUVONE mit den Unfallmeldetafeln des EIU gelten auch für das EVU. Das Notfallmanagement in Bahnanlagen der DI wird von der DE wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt in der Regel durch die Unfallmeldestelle die Rangieraufsicht der DI, ESTW 2000.

1.13.2 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Notfallmanager“)

Das Notfallmanagement in Bahnanlagen der DI wird von der Dortmunder Eisenbahn (DE) wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt durch die Unfallmeldestelle.

1.13.3 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Eisenbahnbetriebsleiter“)

Der diensthabende EBL der DI wird über den Notfallmanager alarmiert.

1.13.4 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Gefahrgutbeauftragter“)

Der Gefahrgutbeauftragte der DI wird über den Notfallmanager alarmiert.

1.13.5 Zu Punkt 5.3.3 NBS-AT („Aufgleistechnik“)

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik. Das EVU stellt umgehend die erforderliche Aufgleistechnik eigenverantwortlich zur Verfügung. Die Aufgleistechnik kann bei der DE angefragt werden.

1.14 Zu Punkt 5.4 NBS-AT („Prüfungs- 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 aufzwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden. Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Ausfälle oder sonstige Nachteile, die sich durch vgl. in den genannten Hafenanlagen für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur ergeben, ist ausgeschlossen, sofern nicht ein Verschulden des EIU vorliegt.

1.15 Zu Punkt 5.7.1 NBS-AT („Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)

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

1.16 Zu Punkt 5.7.2 NBS-AT („Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen“)

Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Netz des EIU werden dem EVU durch Zusendung entsprechender Betriebsanweisungen (VDA) mitgeteilt.

Eine Vorabinformation der EVU erfolgt nicht, wenn Maßnahmen ad hoc angesetzt werden und nur verhältnismäßig geringfügige Nutzungseinschränkungen nach sich ziehen.

1.17 Zu Punkt 6.1.3 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.

1.19 Zu Punkt 7.1 NBS-AT („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 umgehend zu beseitigen und einen RID-konformen Zustand herzustellen.

1.19.1 Zu Punkt 7.2 NBS-AT („Meldung von Umweltgefährdungen“)

Im Falle von umweltgefährdenden Einwirkungen sind unverzüglich die 24 / 7 verfügbaren Ansprechpartner gemäß 5.1.3 zu informieren.

1.19.2 Zu Punkt 7.3 NBS-AT („Meldung von Bodenkontamination“)

Im Falle von Bodenkontaminationen sind unverzüglich die 24 / 7 verfügbaren Ansprechpartner gemäß 5.1.3 zu informieren.

2 **Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

2.1 **Serviceeinrichtungen**

Nachfolgende Serviceeinrichtungen werden von der DI für die Nutzung durch Zugangsberechtigte vorgehalten:

- | | |
|---|---|
| 1. Bft Obereving Süd: | Rangieranlage mit örtlichen Gleisanlagen und dynamischer Achslastgleiswaage |
| 2. Bft Nord: | Rangieranlage mit örtlichen Gleisanlagen |
| 3. Bft Westerholz: | Rangieranlage mit örtlichen Gleisanlagen |
| 4. Bft Hardenberghafen: | Rangieranlage mit örtlichen Gleisanlagen |
| 5. Verbindungsstrecken zwischen den Rangieranlagen siehe auch 2.2 | |

2.2 **Öffentliche Infrastruktur der DE Infrastruktur**

Bft Obereving Süd

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

Bft Hardenberghafen

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

Bft Westerholz

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

Bft Nord

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

Verbindungsstrecken

Bft Obereving – Bft Hardenberg 2,500 km
 Bft Obereving – Bft Westerholz 3,800 km
 Bft Westerholz – Bft Nord 3,800 km

2.3 Zugbildungsgleise der DE Infrastruktur GmbH

Bahnhofsteil	Gleisnummer	Nutzlänge in m	Oberleitung ja/nein	Anbindung	Primäre Nutzung
Bft Nord	9236	420	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Nord	9237	420	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Westerholz	9402	386	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Westerholz	9403	346	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Westerholz	9404	269	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9601	294	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9602	294	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9603	304	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9604	350	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9605	334	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9607	317	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9608	278	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9609	225	nein	zweiseitig	Zugbildung
Bft Obereving Süd	9610	225	nein	zweiseitig	Zugbildung

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

Bezeichnung	
Art des Schienenweges	Normalspur Eisenbahn
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB Netz AG, 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. Wagenzuglänge	700 m
max. zul. Geschwindigkeit	30 km/h
Streckenklasse	Klasse D 4;22,5 t / 8,0 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.

2.5 Rangierfunk

Der Rangierfunk dient der Verständigung zwischen Stellwerkspersonal (Fahrdienstleitern Weichenwärter, Rangieraufsicht), Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer. Der Rangierfunk erfolgt über das digitale Betriebsfunknetz sowie nach Wahl des EVU entweder im von der DI zur Verfügung gestellten Band oder einem alternativen zugelassenen Kommunikationssystem. Für den Rangierfunk ist die Richtlinie 481 .0301 — Gespräche über analogen Rangierfunk führen — anzuwenden. Konflikte im Falle erforderlicher Nutzungen einzelner I-Bandkanäle durch mehrere Rangierteams, sind unter Beachtung der Regelungen der Richtlinie 481.0301 — Gespräche über analogen Rangierfunkführen — zu lösen. Beschwerden über Nutzungen unter Missachtung dieser Regelungen sind unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Örtlichkeit und Fahrnummer an die DI zu richten und führen im Falle der Fortsetzung der missbräuchlichen Nutzung trotz Abmahnung zu einer Kündigung des Funknutzungsvertrages.

3 Entgelte

3.1 Grundsatz

Für den Güterverkehr gibt es verschiedene Anlagenpreise, die von deren Nutzung abhängig sind. Der aktuelle Tarif ist im Internet unter:

www.captrain.de/leistungen/infrastrukturleistungen/trassen/nutzungsvertrag-di einzusehen.

4 Sonstiges

4.1 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 Regellichraum - 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 selbst, sondern von einem Dritten Dienstleister (z.B. Wageninstandhaltungsfirma) ausgeführt, hat das beauftragende EVU dafür Sorge zu tragen, dass sich dieser vor Beginn der Arbeiten bei der DI anmeldet. Insbesondere dürfen folgende Arbeiten in Schadwagengleisen ausgeführt werden: Wechsel von Bremssohlen, Bremskupplungen und Luftabsperrhähnen - Schrauben oder Splinte ersetzen - Schrauben oder Splinte ersetzen - Bolzen sichern - Lose oder ungesicherte Teile am Wagenkasten sichern - Gangbar machen b. Insbesondere dürfen folgende Arbeiten

in Schadwagengleise 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.

Impressum

DE Infrastruktur GmbH

Warmbreitbandstr. 2

44145 Dortmund

info@de-infra.de

Ansprechpartner

Thomas Koczwar

T 0231 844 4329

Koczwar@de-infra.de