



Nutzungsbedingungen für
Serviceeinrichtungen
- Besonderer Teil -
(NBS-BT)
der
DE Infrastruktur GmbH

Gültig ab 02.05.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Preisgrundlagen Güterverkehr	
2. Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur	
3. Vertragspflicht	
3.1 Infrastrukturnutzungsvertrag	4
3.2 Subunternehmer.....	5
3.3 Dampflokfahrten.....	6
3.4 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten	6
3.5 Notfallmanagement.....	6
3.5.1 Notfallmanager.....	6
3.5.2 Eisenbahnbetriebsleiter	7
3.5.3 Gefahrgutbeauftragter.....	7
3.6 Aufgleistechnik.....	7
4. Serviceeinrichtungen	
5. Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zur Serviceeinrichtung	
5.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen	7
5.2 Rangierfunk	8
5.3 Freimachen der benutzten Infrastruktur.....	8
5.4 Transport gefährlicher Güter	9
5.5 Außergewöhnliche Sendungen.....	9
5.6 Wartungsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen	10

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

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	12
zu Punkt 2.4.1 NBS-AT: Einsatz Eisenbahnfahrzeuge	12
zu Punkt 2.4.2 NBS-AT: Ausrüstung Eisenbahnfahrzeuge	12

zu Abschnitt 3 NBS-AT: Benutzung der Eisenbahninfrastruktur 11

zu Punkt 3.1.2 NBS-AT: Besondere Vorschriften des EIU	12
zu Punkt 3.1.3 NBS-AT: Antrag auf Zugang	14

zu Abschnitt 4 NBS-AT: Nutzungsentgelt 12

zu Punkt 4.1 NBS-AT: Entgeltgrundsätze	15
--	----

zu Abschnitt 5 NBS-AT: Rechte und Pflichten 13

zu Punkt 5.1.3 NBS-AT: Betriebliche Entscheidungen	15
zu Punkt 5.2.1 NBS-AT: Information über Abweichungen	15
zu Punkt 5.2.2 NBS-AT: Mitteilungspflicht	16
zu Punkt 5.3.2 NBS-AT: Ausrangieren von Wagen/Triebfahrzeugen	16
zu Punkt 5.3.3 NBS-AT: Beseitigung von Störungen	17
zu Punkt 5.4 NBS-AT: Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	17
zu Punkt 5.7.2 NBS-AT: Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	17

zu Abschnitt 6 NBS-AT: Haftung 14

zu Punkt 6.3 NBS-AT Abweichung von der Haftungsregelung	18
---	----

7. Anreizsysteme

7.1 Grundsatz	18
7.2 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit	18
7.3 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit	19
7.4 Anreizsystem bei Nichtverfügbarkeit durch Unpünktlichkeit des EVU	20
7.5 Abrechnung im Anreizsystem	21

8. Veröffentlichungen

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 sind. Der aktuelle Tarif ist im Internet unter:

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

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 DI 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 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.

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 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.

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 DE 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 Dortmunder Eisenbahn (DE) wahrgenommen. Die Alarmierung des diensthabenden Notfallmanagers erfolgt in der Regel durch die Unfallmeldestelle.

3.5.2 Eisenbahnbetriebsleiter

Der diensthabende EBL der DI wird von der DE gestellt und über den Notfallmanager alarmiert.

3.5.3 Gefahrgutbeauftragter

Der Gefahrgutbeauftragte der DI wird von der DE 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 DE angefragt werden.

4. Serviceeinrichtungen

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

1. Bft Obereving Süd: Rangieranlage mit örtlichen Gleisanlagen
Dynamische 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 Anlage 3

5. Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zur Serviceeinrichtung

5.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleisabschnitte werden dem Zugangsberechtigten von der DI umgehend mitgeteilt.

5.2 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.

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 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).

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 umgehend 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 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 umgehend 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 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.

a. 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.

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

zu Abschnitt 2 NBS-AT: Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

zu Punkt 2.3.1 NBS-A: Grundsätzliches Vorschriftenwerk

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.

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-, Sicherheits- 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	
Ril 408.48	Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG
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

zu Punkt 3.1.3 NBS-AT: **Antrag auf Zugang**

Anfragen auf Zuweisung von Kapazitäten, sind ausschließlich in schriftlicher oder in elektronischer Form einer Wagenmeldeliste an die Rangieraufsicht ESTW 2000 zu senden.

leitstelle-do@captrain.de

Weitere Informationen

Die Besetzung des Stellwerk ESTW 2000 ist

Montag bis Sonntag von 0:00 bis 24:00 Uhr gewährleistet.

Die Besetzung der Rangieraufsicht Bf Dortmund Hafen ist

Montag bis Freitag von 7:00 bis 00:00 Uhr, mit Ausnahme der Sa. So. und Feiertage, gewährleistet.

Außerhalb der Besetztzeit fallen die Zuständigkeiten des Bereiches Bft Dortmund-Hafen 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 Besetztzeiten 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

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

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	0231-8445355
Fax:	Rangieraufsicht	ESTW2000	0231-8443207
Email:	Rangieraufsicht	ESTW2000	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 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.

zu Punkt 5.2.2 NBS-AT: **Mitteilungspflicht**

Ansprechpartner für die EVU ist die 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 Wagen und Wagennummern, 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 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.

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

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 aufzwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden. Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle 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.

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 Normstörzeit 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 das EVU 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 umgehend mit. Kommt keine Einigung zu Stande, teilt die DI dem EVU die Ablehnung der Beanstandung umgehend 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

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

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	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.

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 Eisenbahn Regulierung Gesetz (ERegG) allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach § 1 Abs. 12 ERegG zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren 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 Wagen 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

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

Strecken

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

Anlage 4 zu den NBS-BT der DI:

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