



Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ATB

der

BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Allgemeinen Teil
(NBS-AT)

01.06.2015

Inhaltsverzeichnis

0	Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1	<i>Zweck und Geltungsbereich.....</i>	5
2	<i>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....</i>	5
2.1	Genehmigung.....	5
2.2	Haftpflichtversicherung.....	6
2.3	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis.....	7
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	7
2.5	Sicherheitsleistung.....	7
3	<i>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....</i>	9
3.1	Allgemeines.....	9
3.2	Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen.....	9
3.3	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens / Konfliktfälle.....	9
4	<i>Nutzungsentgelt.....</i>	10
4.1	Bemessungsgrundlage.....	10
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge.....	10
4.3	Umsatzsteuer.....	10
4.4	Zahlungsweise.....	10
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	10
5	<i>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....</i>	10
5.1	Grundsätze.....	10
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen.....	11
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	11
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	12
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	12
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur.....	12
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	13

6	Haftung	13
6.1	Grundsatz	13
6.2	Mitverschulden	14
6.3	Haftung der Mitarbeiter	14
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	14
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	14
7	Gefahren für die Umwelt	14
7.1	Grundsatz	14
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	15
7.3	Bodenkontaminationen	15
7.4	Ausgleichspflicht zwischen EIU und EVU	15

0 Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1 Zweck und Geltungsbereich

1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich

- die diskriminierungsfreie Benutzung der Serviceeinrichtung der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG (nachfolgend „EIU“) und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und dem EIU.

1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20.04.2007 geltenden Fassung oder

- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist der Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen.

Der Halter von Eisenbahnfahrzeugen kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer gemäß § 38 Abs. 5a AEG fortgeltenden Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG in der bis zum 20.04.2007 geltenden Fassung oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt das EIU ggf. im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung - EBHaftPflV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem EIU unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1** Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2** Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).
- 2.3.3** Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Das EIU verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1** Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die Serviceeinrichtung geltenden Bremischen Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (AnschlBVO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2** Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie mit den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3** Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des EIU.

2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1** Das EIU macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne von § 14 Abs. 2 Nr. 3 und Nr. 4 AEG.
- 2.5.2** Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie

- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt,
- ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
- er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder
- er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.

2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistungen in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat zu entrichtenden Gesamtentgelts. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgelts zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgelts zu leisten.

2.5.3.2 Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

2.5.5 Das EIU macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:

2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein.

2.5.5.2 Ist Entgelt für den Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.

2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einem Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.6 Kann das EIU die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.

2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des EIU.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Benutzung der Serviceeinrichtung erforderlich sind, stellt das EIU dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen

3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

3.3 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens / Konfliktfälle

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht das EIU im Rahmen des § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

a) Das EIU nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

b) Das EIU kann in begründeten Ausnahmefällen abweichend von Buchstabe a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Der Grund für die Ausnahme muss dem betroffenen Zugangsberechtigten in Textform mitgeteilt werden. Es muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

c) Kommt eine Einigung nicht zu Stande, greift das Verfahren nach § 10 Abs. 6 EIBV.

d) Kann anhand der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU zunächst nach Maßgabe des Hauptzwecks der beantragten Infrastruktur, soweit ein solcher in den NBS-BT festgelegt wurden ist (z. B. Abstellgleis, Ladegleis), sodann nach der Reihenfolge des Antragseingangs („first come, first served“). Das EIU kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen eine abweichende Regelung treffen.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgelts für die Gewährung der Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des EIU.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch das EIU.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des EIU zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer berechnet, soweit diese zu erheben ist.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Rechnungseingang beim EVU auf ein von dem EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

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

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

5.2.1 Das EIU stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
- b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmaße, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung).
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVS/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

- 5.3.4** Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 3.3 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 5.3.5** Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des EIU – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, bedienen, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6** Das EIU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Das EIU hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des EIU Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1** Das EIU bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2** Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Das EIU ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1** Das EIU führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2** Etwaige Nutzungseinschränkungen der Serviceeinrichtung aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen. Für Abweichungen von der vereinbarten Nutzung gilt Punkt 6.5.
- 5.7.3** Das EIU kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Es informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform und durch Veröffentlichung im Internet).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

- 6.1.1** Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2** Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragspartner einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.
- 6.1.3** Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn
- a) der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt;
 - b) einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder
 - c) Sach- oder Personenschäden Dritter zu ersetzen sind, für diese.
- 6.1.4** Das EIU kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen zu den Haftungsregelungen eine abweichende oder ergänzende Regelung treffen.
- 6.1.5** Auf die Regelung in 6.1.3 können sich auch das EIU und der Zugangsberechtigte in ihrem Verhältnis zueinander berufen, soweit Schäden des EVU oder gegen dieses geltend gemacht werden sollten.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim EIU oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 24 Abs. 1 EIBV nichts anderes geregelt ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des EIU zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst das EIU die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen EIU und EVU

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Hat das EIU zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.



Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen ATB

der
BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Besonderer Teil
(NBS-BT)

01.06.15

Inhaltsverzeichnis

1	VORBEMERKUNG	4
2	VERÖFFENTLICHUNG DER NUTZUNGSBEDINGUNGEN	4
3	EIU/ ANSPRECHPARTNER	4
4	ERGÄNZUNGEN UND ABWEICHUNGEN ZU DEN NBS- AT	4
5	BESCHREIBUNG DER SERVICEEINRICHTUNG	4
6	ZUGANGSBEDINGUNGEN	5
6.1	GRUNDSÄTZE FÜR DEN ZUGANG ZUR SERVICEEINRICHTUNG	5
6.1.1	<i>Infrastrukturnutzungsvertrag</i>	5
6.1.2	<i>Störungen und Verzögerungen im Betriebsablauf</i>	5
6.1.3	<i>Datenaustausch und -weitergabe</i>	6
6.1.4	<i>Betriebszeiten der Serviceeinrichtung</i>	6
6.1.5	<i>Grundsätze der Nutzung</i>	7
6.2	BETRIEBLICHE REGELUNGEN FÜR DIE NUTZUNG DER SERVICEEINRICHTUNGEN.....	7
6.2.1	<i>Vorschriften</i>	7
6.2.2	<i>Erforderliche Ortskenntnis</i>	7
6.2.3	<i>Erforderliche Kommunikationseinrichtungen</i>	7
6.2.4	<i>Betriebliche Anordnung</i>	7
6.2.5	<i>Freimachen der benutzten Infrastruktur</i>	7
6.2.6	<i>Betanken von Betriebsfahrzeugen</i>	8
6.2.7	<i>Notfallmanagement</i>	8
6.3	INFORMATIONSPFLICHT IM LAUFENDEN BETRIEB	8
6.3.1	<i>Zeitliche Abweichungen von zugeteilten Nutzungszeiten im Betrieb</i>	8
6.3.2	<i>Wagenliste</i>	8
7	ENTGELTGRUNDSÄTZE	9
7.1	ALLGEMEINES	9
7.2	GEGENÜBER DEM ZUGANGSBERECHTIGTEN ZU ERHEBENDE ENTGELTE.....	9
7.2.1	<i>Nicht genutzte Infrastruktur</i>	9
7.2.2	<i>Kurzfristig angemeldete Züge</i>	9
7.2.3	<i>Nicht kompatible Waggontypen innerhalb eines Zuges</i>	10
7.2.4	<i>Unvollständige oder fehlende Wagenliste</i>	10
7.2.5	<i>Über- oder Unterschreiten der in der Wagenliste angegebenen Waggonanzahl</i>	10
7.2.6	<i>Zug außerhalb der regulären Öffnungszeiten</i>	10
7.2.7	<i>Zusätzliche Umfuhr von Fahrzeugen</i>	10
7.3	RECHNUNGSLEGUNG	11
7.4	VERZUGSZINSEN	11

8	KAPAZITÄTSZUWEISUNGEN	11
8.1	VEREINBARUNG VON NUTZUNGSZEITEN	11
8.2	BEANTRAGUNG VON NUTZUNGSZEITEN.....	11
8.2.1	<i>Beantragung von Nutzungszeiten für die folgende Fahrplanperiode.....</i>	<i>12</i>
8.2.2	<i>Beantragung von Nutzungszeiten für die laufende Fahrplanperiode.....</i>	<i>12</i>
8.3	ZUWEISUNG VON NUTZUNGSZEITEN.....	12
8.4	KONFLIKTLÖSUNGSVERFAHREN	13
9	ANLAGEN	14

1 Vorbemerkung

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen („NBS“) regeln den Zugang zum Privatanschluss („Serviceeinrichtung“) des BLG AutoTerminals Bremerhaven GmbH & Co. KG („ATB“) in Bremerhaven, sowie die Erbringung der damit verbundenen Leistungen auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).

Die NBS sind in einen „Allgemeinen Teil“ (NBS-AT) und diesen „Besonderen Teil“ (NBS-BT) gegliedert. NBS-AT und NBS-BT gelten grundsätzlich zusammen. Im Falle von Widersprüchen zwischen den Regelungen der NBS-AT und der NBS-BT gehen die Regelungen der NBS-BT denjenigen in den NBS-AT vor. Bezüglich der in diesen NBS-BT benutzten Abkürzungen wird auf das Abkürzungsverzeichnis in den NBS-AT verwiesen.

2 Veröffentlichung der Nutzungsbedingungen

Die NBS werden im Internet unter <http://www.blg-logistics.com/de/agbo> veröffentlicht.

3 EIU/ Ansprechpartner

Eisenbahninfrastrukturunternehmen („EIU“) im Sinne der geltenden Regelungen ist die BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG (ATB). Soweit in den nachfolgenden Regelungen die ATB genannt wird, ist stets auch deren Vertreter (z. B. ein Subunternehmer oder Erfüllungsgehilfe) gemeint, der durch die ATB vertraglich mit bestimmten Leistungen beauftragt worden ist. Ansprechpartner und der Eisenbahnbetriebsleiter der ATB ergeben sich aus der Anlage 1.

4 Ergänzungen und Abweichungen zu den NBS- AT

Der hiesige Besondere Teil enthält in den folgenden Regelungen Ergänzungen und/oder Abweichungen zu den NBS-AT:

- Ergänzungen zu Punkt 2.4.2 NBS-AT sind in Punkt 6.2.4 NBS-BT enthalten.
- Ergänzungen zu Punkt 3.1.2 NBS-AT sind in Punkt 6.2.1 NBS-BT enthalten.
- Ergänzungen zu Punkt 3.2.1 NBS-AT sind in Punkt 8.2 NBS-BT enthalten.
- Änderungen und Ergänzungen zu Punkt 3.3 Buchstabe d) sind in Punkt 8.4 NBS-BT enthalten.
- Ergänzungen zu Punkt 5.2 NBS-AT sind in Punkt 6.3 NBS-BT enthalten.
- Ergänzungen zu Punkt 5.3.1 NBS-AT sind in Punkt 6.3.1 und 6.3.2 NBS-BT enthalten.
- Ergänzungen zu Punkt 5.7.2 NBS-AT sind in Punkt 6.1.2 NBS-BT enthalten.

5 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die hiesigen NBS gelten für die vom EIU betriebene Serviceeinrichtung im Bereich des BLG AutoTerminals Bremerhaven GmbH & Co. KG. In dieser Serviceeinrichtung stehen 14 Gleise zur Verfügung. Die Nutzlänge der Gleise 298/299 beträgt 408 m, die der Gleise 321/322 310 m. Gleis WP1 und WP2 haben eine Nutzlänge von 370 m, Planhafen 1 und 2 329 m. Die Nutzlänge der Gleise WP23 und WP24 liegt bei 705 m und bei WP25 und WP26 bei 702 m. Die Gleise 329/330 weisen eine Nutzlänge von jeweils 383 m auf. Diese Gleise dienen der Automobilumschlagsleistung, die Be- und Entladung der Waggons über die jeweils vorhandene Kopframpe erfolgt ausschließlich durch

Fahrpersonal des EIU. Die Gleise DL 1-3 mit jeweils einer nutzbaren Länge von 110m stehen nur als Ladegleise zur Verfügung, hier gibt es keine Umschlagsleistung.

Die Gleisanlagen innerhalb der Serviceeinrichtungen haben Regelspurweite und sind für schweren Güterverkehr ausgelegt. Die Zuführungsgleise zur Serviceeinrichtung sind im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn stellenweise elektrifiziert. Der Stand der Elektrifizierung kann aus der Anlage 2 entnommen werden. Die Entladeanlagen des ATB (in Anlage 2 erkennbar farblich markiert) sind nicht elektrifiziert.

Die Lage der Serviceeinrichtung kann der Anlage 2 – Lageplan entnommen werden.

6 Zugangsbedingungen

6.1 Grundsätze für den Zugang zur Serviceeinrichtung

Die im Folgenden beschriebenen Rechte und Pflichten des EIU können durch Dritte wahrgenommen werden, soweit sie in einem entsprechenden Vertragsverhältnis mit dem EIU stehen.

6.1.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Voraussetzung für die Nutzung der Serviceeinrichtung ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags zwischen dem Zugangsberechtigten und dem EIU. Vor Unterzeichnung des Infrastrukturnutzungsvertrags hat der Zugangsberechtigte kein Anrecht auf Nutzung der Serviceeinrichtung.

Auf Grundlage des Infrastrukturnutzungsvertrags wird für jede einzelne durch den Zugangsberechtigten beantragte Nutzung eine Nutzungszeit (Slot) (vgl. auch 8 Kapazitätzuweisungen) vereinbart. Die Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrags werden Bestandteil jeder Vereinbarung einer Einzelnutzung gemäß Ziffer 8, die jeweils durch Annahme eines auf die Beantragung einer Nutzungszeit gemäß Ziffer 8 folgenden Angebots des EIU durch den Zugangsberechtigten zustande kommt.

Wird das aus einer Nutzungsvereinbarung im Sinne von Ziffer 8.1 folgende Recht auf Benutzung der Serviceeinrichtung über einen Zeitraum von mehr als einem Monat aus Gründen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, ganz oder teilweise nicht wahrgenommen, ist das EIU berechtigt, die Nutzungsvereinbarung nach Maßgabe des § 12 EIBV zu kündigen.

6.1.2 Störungen und Verzögerungen im Betriebsablauf

Im Falle von Störungen und Verzögerungen im Betriebsablauf ist das EIU berechtigt, dem Zugangsberechtigten eine von der vereinbarten Nutzungszeit abweichende Nutzungszeit zuzuweisen, wenn und soweit dies zur Wiederherstellung eines planmäßigen Betriebsablaufs erforderlich ist und wenn die Wiederherstellung des planmäßigen Betriebsablaufs nicht durch Zuteilung eines von der Vereinbarung abweichenden Gleises gemäß Ziffer 5.3.4 NBS-AT möglich ist. Dabei gelten in der nachstehenden Rangfolge die Regelungen gemäß Ziffer 6.3.1 NBS-BT (pünktliche Züge haben Vorrang vor unpünktlichen Zügen). Sollte sich daraus im Falle von Nutzungskonflikten keine Lösung des Konflikts ergeben, kommen die Konfliktlösungsregelungen gemäß Ziffer 3.3 NBS-AT (Aufnahme von

Verhandlungen zur Konfliktlösung) und 8.4 NBS-BT (Besondere Regelungen zum Konfliktlösungsverfahren) in der genannten Reihenfolge zur Anwendung.

Ergänzend zu Ziffer 5.7.2 NBS-AT gilt, dass das EIU Einzelheiten zu vorhersehbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen auf der unter Ziffer 2 genannten Internetseite bekannt machen wird.

6.1.3 Datenaustausch und -weitergabe

Das EIU ist berechtigt, betriebliche Daten der EVU (geplante Nutzung der Infrastruktur sowie Abweichungen von der Planung) an die Bremische Hafeneisenbahn zum Zweck der Abstimmung von Betriebsabläufen weiterzugeben.

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

Der Datenaustausch erfolgt telefonisch und per E-Mail.

6.1.4 Betriebszeiten der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtung ist regelmäßig geöffnet. Die regulären Öffnungszeiten sind dem Bedarf der Zugangsberechtigten, Reeder und Spediteure angepasst.

Die regulären Öffnungszeiten der Serviceeinrichtung sind von Montag 06:00 Uhr durchgehend bis Samstag 14:00 Uhr und Sonntag von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Außerhalb der regulären Öffnungszeiten (Zwischen Samstag 14:00 Uhr und Sonntag 06:00 Uhr sowie zwischen Sonntag 18:00 Uhr und Montag 06:00 Uhr) können für die jeweils laufende Netzfahrplanperiode ebenfalls Nutzungen beantragt werden. Hierfür gelten besondere Anmeldefristen (siehe Ziffer 8.2.2). Außerdem wird für Nutzungen der Serviceeinrichtung außerhalb der regulären Öffnungszeiten ein gegenüber dem Zugangsberechtigten zu erhebendes Entgelt fällig (Ziffer 7.2.6 NBS-BT sowie Anlage 3 Liste der Entgelte). Rangierarbeiten für die Bedienung des ersten Slots am Folgetag oder des letzten Slots am Ende der Betriebszeit können nach vorheriger Anmeldung beim EIU auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten durchgeführt werden, ohne dass hierfür ein Entgelt gegenüber dem Zugangsberechtigten erhoben wird.

An den nachfolgend genannten hohen Feiertagen ist das Terminal bis 06:00 Uhr des jeweiligen Folgetags komplett geschlossen:

- Neujahr
- Ostersonntag
- 1. Mai
- Pfingstsonntag
- 25. Dezember.

An den Tagen vor diesen Feiertagen (Vorfeiertagen) ist das Terminal ab 12:00 Uhr geschlossen.

An Feiertagen, die nicht unter die Hohen Feiertage fallen, gelten die regulären Öffnungszeiten wie an Sonntagen. Findet am Vortag eine dritte Schicht gemäß der regulären Öffnungszeiten statt, ist die Serviceeinrichtung an diesen Feiertagen auch im Zeitraum 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr geöffnet.

6.1.5 Grundsätze der Nutzung

Im Rahmen der Nutzung der Serviceeinrichtung hat der Zugangsberechtigte den betrieblichen Anweisungen des EIU Folge zu leisten.

6.2 Betriebliche Regelungen für die Nutzung der Serviceeinrichtungen

Die im Folgenden beschriebenen Rechte und Pflichten des EIU können durch Dritte wahrgenommen werden, soweit sie in einem entsprechenden Vertragsverhältnis mit dem EIU stehen.

Wenn sich das EVU beim Zugang zur Infrastruktur des EIU eines Rangierdienstleisters bedient, ist das EVU verpflichtet, den Rangierdienstleister auf die hiesigen Regelungen hinzuweisen und dies dem EIU auf dessen Verlangen nachzuweisen.

6.2.1 Vorschriften

Im Bereich der Serviceeinrichtung gelten die Bremische Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (AnschBVO), die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) sowie die örtlichen Betriebsvorschriften (hier auch als Bedienungsanweisung bezeichnet) gemäß Anlage 6 der NBS- BT.

6.2.2 Erforderliche Ortskenntnis

Für die Nutzung der Serviceeinrichtungen muss das Personal des EVU die erforderliche Ortskenntnis aufweisen. Das EIU nennt dem EVU auf Anfrage eine externe Stelle (kein konkurrierendes EVU), die die Vermittlung der Ortskenntnis durchführt.

Ergänzend zu Punkt 2.3.3 NBS-AT wird geregelt, dass die Vermittlung der Ortskenntnis bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten erfolgt. Für jedes weitere Mal verlangt das EIU ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt.

6.2.3 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen

Die Regelungen zu den erforderlichen Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb sind der Anlage „Anlage 5 – Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb“ zu entnehmen.

6.2.4 Betriebliche Anordnung

Betriebliche Anordnungen für die zu nutzende Serviceeinrichtung werden dem EVU vom EIU unverzüglich mitgeteilt. Das EVU gewährleistet vor und während der Fahrt die Vollständigkeit der nach vorstehenden Regelungen erforderlichen Unterlagen und die Einhaltung der sich aus vorstehenden Regelungen ergebenden Pflichten. Das EVU informiert sich ständig über betriebliche Notwendigkeiten und Besonderheiten.

Das EIU informiert das EVU über evtl. auftretende Unregelmäßigkeiten während der Leistungserbringung.

6.2.5 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Das EVU bzw. dessen Erfüllungsgehilfe hat die benutzte Infrastruktur innerhalb der zugewiesenen Nutzungszeit bzw. bei betrieblichen Erfordernissen freizumachen. Betriebliche Erfordernisse

können beispielsweise sein: die Notwendigkeit, betrieblich zu reagieren, wenn bei den gestellten Automobilfahrzeugen ein Ladungsschaden festgestellt wird oder die Waggonreihung so ist, dass die Automobilfahrzeuge nicht vorwärts entladen werden können, also eine Entladung nicht wie vorgesehen möglich gemacht wird.

6.2.6 Betanken von Betriebsfahrzeugen

Das Betanken von Triebfahrzeugen im Bereich der Serviceeinrichtungen ist nicht zugelassen.

6.2.7 Notfallmanagement

Bei Notfällen hat das EVU unverzüglich den zuständigen Notfallmanager gemäß Anlage 1 Liste der Ansprechpartner zu informieren.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die Betriebsunfallvorschrift für nicht-bundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE) in der jeweils aktuellen Fassung. Das EVU stellt dem EIU auf Verlangen alle erforderlichen Daten (z. B. Nachweise über Befähigung des eingesetzten Personals) zwecks Durchführung der gesetzlich geforderten Untersuchungen zur Verfügung.

6.3 Informationspflicht im laufenden Betrieb

In Ergänzung zu den Regelungen in Punkt 5.2.2 NBS-AT gelten die nachfolgenden Informationspflichten des EVU im laufenden Betrieb.

6.3.1 Zeitliche Abweichungen von zugeteilten Nutzungszeiten im Betrieb

Das EIU muss unverzüglich telefonisch oder per E-Mail an beide in Anlage 1 unter der Überschrift „BLG ATB-Steuerung“ und „BLG ATB-Planung“ genannte Adressen über zeitliche Abweichungen eines Zuges von der zugeteilten Nutzungszeit informiert werden. Bei Abweichungen des Zugangsberechtigten von der vereinbarten Nutzungszeit wird Nutzungszeiten, die der vereinbarten Nutzungszeit entsprechen, der Vorrang vor solchen Nutzungszeiten, die der vereinbarten Nutzungszeit nicht entsprechen, eingeräumt. Nicht fahrplanmäßig ankommenden Zügen werden verfügbare Nutzungszeiten in der Reihenfolge ihrer Ankunft zugeteilt.

6.3.2 Wagenliste

Das EVU oder ein beauftragter Dritter ist verpflichtet, dem EIU per E-Mail an die in Anlage 1 unter der Überschrift „BLG ATB-Steuerung“ genannte Adresse eine Wagenliste zur Verfügung zu stellen. Folgende Informationen müssen enthalten sein:

- Zugnummer
- Herkunft des Zuges
- Anzahl der Waggonen
- Waggonlänge
- Waggonart
- Waggonnummern
- Hersteller der Automobilfahrzeuge
- Fahrtrichtung der Automobilfahrzeuge im Zug

Die Wagenliste muss frühestmöglich, spätestens jedoch bei Abfahrt des Zuges am Ausgangsbahnhof versendet werden. Abweichungen von der übersandten Wagenliste müssen dem EIU und dem Rangierdienstleiter (soweit das EVU einen solchen beauftragt hat) unverzüglich mitgeteilt werden.

7 Entgeltgrundsätze

7.1 Allgemeines

Das EIU erhebt für die Nutzung der Serviceeinrichtung gegenüber dem Zugangsberechtigten keine Infrastrukturnutzungsentgelte. Dies gilt nicht, wenn und soweit eine Nutzung der Serviceeinrichtung im Sinne von Punkt 7.2 erfolgt oder ein Höchstgebot im Sinne von Ziffer 8.4 abgegeben wurde. In diesen Fällen wird ein Nutzungsentgelt gegenüber dem Zugangsberechtigten erhoben.

7.2 Gegenüber dem Zugangsberechtigten zu erhebende Entgelte

Benutzungsentgelte gegenüber dem Zugangsberechtigten werden ausschließlich nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erhoben. Diese Entgelte sollen auch dazu dienen, Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtung zu bieten.

Die Höhe des in den nachfolgend beschriebenen Fällen gegenüber dem Zugangsberechtigten zu erhebenden Nutzungsentgelts ist der beigefügten Liste der Entgelte zu entnehmen (Anlage 3).

7.2.1 Nicht genutzte Infrastruktur

Gegenüber dem Zugangsberechtigten wird ein Entgelt erhoben, wenn der Zugangsberechtigte entgegen vertraglicher Vereinbarungen die ihm zur Nutzung zugewiesene Infrastruktur nicht in Anspruch nimmt, wenn und soweit dies nicht vom EIU zu vertreten ist (Entgelt für nicht genutzte Infrastruktur). Dieses Entgelt wird berechnet, wenn eine vereinbarte Nutzung nicht wahrgenommen wird, ohne dass zuvor eine Stornierung per E-Mail an atb-ls@blg.de erfolgt ist. Dieses Stornierungsverfahren gilt für Ganzzüge und Reduzierungen gegenüber der angemeldeten Waggonanzahl. Die Abmeldefristen für Nutzungen innerhalb der regulären Öffnungszeiten können aus Tabelle 2 in Ziffer 7.2.2 entnommen werden. Die Abmeldefristen für Nutzungen außerhalb der regulären Öffnungszeiten können der Tabelle 3 in Ziffer 8.2.2 entnommen werden.

Die Stornierung beim EIU entbindet das EVU nicht von der Verpflichtung, die Stornierung der Slots separat bei der Betriebsplanung der Bremischen Hafeneisenbahn vorzunehmen.

7.2.2 Kurzfristig angemeldete Züge

Die An- und Abmeldefristen, d.h. der späteste Zeitpunkt, bis zu dem die Anmeldungen bzw. Stornierungen erfolgen sollten, richten sich für die regulären Öffnungszeiten nach dem Wochentag und der Uhrzeit der gewünschten bzw. vereinbarten Ent- bzw. Verladung. Erfolgt die Beantragung einer Nutzungszeit nicht innerhalb der aus Tabelle 2: An- und Abmeldefristen zu entnehmenden Fristen, fällt ein gegenüber dem Zugangsberechtigten zu erhebendes Nutzungsentgelt an. Erläuterungen zu den Schichtzeiten finden sich in Tabelle 1: Schichtzeiten ATB.

Schicht	Von	Bis
I.	06:00 Uhr	14:30 Uhr
II.	14:30 Uhr	22:30 Uhr
III.	22:30 Uhr	06:00 Uhr

Tabelle 1: Schichtzeiten ATB

Entladetag	Schicht	An- und Abmeldefrist
Dienstag – Samstag	I.	Bis 12.00 Uhr des Vortages
Montag – Freitag	II./III.	Bis 12.00 Uhr des aktuellen Tages
Sonntag	I./II.	Bis 11.00 Uhr des Vortages
Montag	I.	Bis 11.00 Uhr am Samstag

Tabelle 2: An- und Abmeldefristen

7.2.3 Nicht kompatible Waggontypen innerhalb eines Zuges

Befinden sich für die Entladung nicht kompatible Waggons (Definition in Anlage 4) innerhalb eines Zuges, ist unter Umständen eine Mehrfachstellung erforderlich, um alle Waggons entladen zu können. Müssen dadurch zusätzliche Slots belegt werden, wird gegenüber dem Zugangsberechtigten ein Nutzungsentgelt erhoben.

7.2.4 Unvollständige oder fehlende Wagenliste

Wird dem EIU innerhalb der aus Punkt 6.3.2 hervorgehenden Frist keine oder eine unvollständige Wagenliste zur Verfügung gestellt, fällt ein gegenüber dem Zugangsberechtigten zu erhebendes Nutzungsentgelt an.

7.2.5 Über- oder Unterschreiten der in der Wagenliste angegebenen Waggonanzahl

Gegenüber dem Zugangsberechtigten wird ein Entgelt erhoben, wenn im Rahmen einer Nutzung die in der Wagenliste angegebene Waggonanzahl über- oder unterschritten wird. Dieses Entgelt wird pro m-Gleis berechnet, das im Rahmen einer Nutzung zusätzlich in Anspruch genommen wird bzw. das entgegen der Angaben in der Wagenliste ungenutzt bleibt.

7.2.6 Zug außerhalb der regulären Öffnungszeiten

Gegenüber dem Zugangsberechtigten wird ein Entgelt erhoben, wenn eine Nutzung außerhalb der regulären Nutzungszeiten in den Zeiträumen Samstag 14:00 Uhr bis Sonntag 06:00 Uhr oder Sonntag 18:00 Uhr bis Montag 06:00 Uhr angemeldet und vereinbart wird.

7.2.7 Zusätzliche Umfuhr von Fahrzeugen

Wird aufgrund des ausdrücklichen Wunsches eines Zugangsberechtigten ein anderer Entladegleis genutzt als nach der in Anlage 4 erfolgten Zuordnung nach Herstellern vorgesehen, wird gegenüber dem Zugangsberechtigten ein Nutzungsentgelt erhoben.

7.3 Rechnungslegung

Wenn und soweit gegenüber dem Zugangsberechtigten Infrastrukturnutzungsentgelte erhoben werden, wird das EIU diese monatlich gegenüber dem Zugangsberechtigten abrechnen.

7.4 Verzugszinsen

Als Tag, an dem eine Zahlung geleistet wurde, gilt der Tag der Gutschrift auf dem Konto des EIU. Bei Zahlungsverzug hat der Zugangsberechtigte Verzugszinsen zu zahlen. Für die Erhebung von Verzugszinsen gilt der gesetzliche Verzugszinssatz nach § 288 Abs. 2 BGB in Höhe von 9 % über dem Basiszinssatz der Deutschen Bundesbank.

8 Kapazitätszuweisungen

8.1 Vereinbarung von Nutzungszeiten

Voraussetzung für die Vereinbarung von Nutzungszeiten ist der vorherige Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages gemäß Punkt 6.1.1 NBS-BT. Auf der Grundlage dieser Vereinbarung werden das EIU und der Zugangsberechtigte nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen Nutzungszeiten („Slots“) vereinbaren („Nutzungsvereinbarung“). Der Infrastrukturnutzungsvertrag und die Nutzungsvereinbarung stellen zusammen die Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG dar.

Innerhalb dieser Slots erfolgt der Umschlag (Einfahren in die Serviceeinrichtung, Entladen, ggf. Beladen, Ausfahren aus der Serviceeinrichtung einschließlich aller damit zusammenhängender Tätigkeiten).

8.2 Beantragung von Nutzungszeiten

Der Zugangsberechtigte beantragt die Nutzung der Serviceeinrichtung des EIU per E-Mail an die in Anlage 1 unter der Überschrift „BLG ATB-Planung“ genannte Adresse unter Angabe der folgenden Daten:

- Planmäßige Ankunft und Abfahrt im Schienennetz der Bremischen Hafeneisenbahn (Datum und Zeit) (soweit zum Zeitpunkt der Beantragung bereits bekannt; ansonsten ist die planmäßige Ankunft und Abfahrt im Schienennetz der Bremischen Hafeneisenbahn nach Kenntnis des Zugangsberechtigten mitzuteilen)
- Zugnummer(n) des Verkehrs (soweit zum Zeitpunkt der Beantragung bereits bekannt; ansonsten ist die Zugnummer dem EIU unter Bezugnahme auf die zugewiesene Nutzungszeit nach Vergabe mitzuteilen)
- Häufigkeit bzw. Regelmäßigkeit des Verkehrs
- Herkunftsort
- Hersteller der geladenen Automobilfahrzeuge
- Gesamtlänge des Zuges bzw. der Wagengruppen (Anzahl und Bezeichnung der Waggon)
- Zuständiger Rangierdienstleister
- Zuständiges EVU
- Waggoneigner

Bei der Beantragung von Nutzungszeiten ist danach zu unterscheiden, ob eine Nutzungszeit für die folgende oder für die laufende Netzfahrplanperiode beantragt werden soll.

8.2.1 Beantragung von Nutzungszeiten für die folgende Fahrplanperiode

Anträge gemäß Ziffer 8.2 für die jeweils folgende Fahrplanperiode müssen dem EIU bis zum 15. Juni eines Jahres vorgelegt werden.

Anträge gemäß Ziffer 8.2 für die jeweils folgende Fahrplanperiode, die nach dem 15. Juni eingehen, werden nach dem 20. Juli bearbeitet und als Anträge gemäß Ziffer 8.2.2 behandelt.

8.2.2 Beantragung von Nutzungszeiten für die laufende Fahrplanperiode

Anträge gemäß Ziffer 8.2, die nach dem Zuweisungsverfahren „laufende Netzfahrplanperiode“ bearbeitet werden sollen (vgl. Punkt 8.3 NBS-BT), können jederzeit gestellt werden. Derartige Anträge sollen spätestens bis zum Ablauf der aus Punkt 7.2.2 NBS-BT hervorgehenden Anmeldefristen gestellt werden. Für nach Ablauf dieser Anmeldefristen gestellte Anträge gilt die Entgeltregelung gemäß Punkt 7.2.2 NBS-BT.

Für die Beantragung von Nutzungszeiten außerhalb der regulären Öffnungszeiten während der laufenden Netzfahrplanperiode gelten die An- und Abmeldefristen gemäß der nachfolgenden Tabelle 3. Für derartige Nutzungen gilt die Entgeltregelung gemäß Punkt 7.2.6 NBS-BT.

Entladetag	Anmeldefrist	Abmeldefrist
Samstag 14:00 bis Sonntag 06:00	Bis 11:00 Uhr des 11. Werktags vorher	Bis 11:00 Uhr des 10. Werktags vorher
Sonntag 18:00 bis Montag 06:00	Bis 11:00 Uhr des 11. Werktags vorher	Bis 11:00 Uhr des 10. Werktags vorher

Tabelle 3: An- und Abmeldefristen für Slots in den außerplanmäßigen Öffnungszeiten

8.3 Zuweisung von Nutzungszeiten

Die Zuweisung der Nutzungszeiten (Slots) erfolgt durch das EIU. Die Anzahl der dem Zugangsberechtigten zuzuweisenden Slots und das Entladegleis werden nach folgenden Kriterien und in angegebener Reihenfolge ermittelt:

1. Die Entladegleise werden anhand der im Terminal geltenden Lagerzuteilungen je nach Automobilhersteller vom EIU bestimmt, um unnötig lange Fahrtwege zu vermeiden. Die geltende Lagerverteilung ist aus Anlage 4 ersichtlich. Auf ausdrücklichen Wunsch eines Zugangsberechtigten kann die Nutzung eines anderen Entladegleises beantragt werden. Wegen des dadurch entstehenden Umfuhraufwands gilt hierfür die Entgeltregelung gemäß Punkt 7.2.7 NBT-BT.
2. Nur miteinander kompatible Waggons (Definition Anlage 4) können in einem Slot entladen werden (offen oder geschlossen; elektrisch oder pneumatisch).

3. Die Länge des Zuges bzw. die Anzahl der Waggons entscheidet darüber, wie viele Slots ein Zug benötigt (Beispiel-Rechnung in Anlage 4).

Bei der Zuweisung von Nutzungszeiten ist außerdem zu unterscheiden zwischen der Zuweisung von Nutzungszeiten für die jeweils folgende Fahrplanperiode und der Zuweisung von Nutzungszeiten für die jeweils laufende Fahrplanperiode.

- Anträge auf Zuweisung von Slots für die folgende Fahrplanperiode, die bis zum 15.06. vor dem Wechsel des Netzfahrplans gestellt werden, werden gesammelt bearbeitet. Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten spätestens am 20. Juli vor dem Wechsel des Netzfahrplans ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht eine Ablehnung aus.
- Bei Anträgen auf Zuweisung von Slots für die laufende Netzfahrplanperiode unterbreitet das EIU dem Zugangsberechtigten ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht eine Ablehnung aus. Die Bearbeitung von Anträgen
 - erfolgt unverzüglich, sofern sich die Anträge auf Nutzungen bis zum nächsten Wechsel des Netzfahrplans beziehen,
 - unverzüglich nach dem 20.07., sofern sich die Anträge auf Nutzungen nach dem nächsten Wechsel des Netzfahrplans beziehen.

Angebote auf den Abschluss einer Nutzungsvereinbarung werden bei solchen Anträgen nur im Rahmen der freien Kapazitäten unterbreitet.

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

8.4 Konfliktlösungsverfahren

In Abänderung bzw. Ergänzung zu Punkt 3.3 lit. d) NBS-AT wird hinsichtlich des Konfliktlösungsverfahrens Folgendes geregelt:

Kann anhand der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung getroffen werden, wird das EIU die Anträge für die folgende Netzfahrplanperiode in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- Verkehre die nur einen bzw. zwei Slots zur Abfertigung benötigen, haben Vorrang vor Verkehren, die mehr als zwei Slots benötigen. Die Vorgehensweise des EIU zur Berechnung der erforderlichen Menge an Slots ergibt sich aus der Anlage 4 „Angaben zur Slotberechnung“. Diese Regel wird nicht für die Gleise DL 1-3 angewendet.
- Verkehre, die mit dem Hauptzweck der beantragten Gleise entsprechend NBS-BT Punkt 5 übereinstimmen, haben Vorrang ggü. Verkehren, die einem anderen Zweck dienen.
- Verkehre mit einer höheren Anzahl von Verkehrstagen haben Vorrang vor Verkehren mit einer geringeren Anzahl von Verkehrstagen.
- Lässt sich ein Nutzungskonflikt nach den vorstehenden Regelungen nicht lösen, haben die Antragsteller Höchstgebote für ein von ihnen zu entrichtendes Nutzungsentgelt abzugeben. Das EIU fordert die vom Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf, innerhalb von fünf Werktagen ein Gebot anzubieten. Es erhält derjenige Antrag Vorrang, der das höchste Gebot vorsieht.

Für Anträge, die nach dem 15. Juni eines Jahres oder für die laufende Netzfahrplanperiode gestellt werden, gelten die vorstehenden Regelungen ebenfalls mit der Ausnahme, dass vor dem Höchstgebotsverfahren die Reihenfolge des Eingangs des Antrags entscheidet („first come, first served“).

Im Rahmen dieser Verfahren ist das EIU berechtigt, bei Bedarf weitere Unterlagen anzufordern, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu bestimmen und etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten zu ermitteln. Der Zugangsberechtigte hat die angeforderten Unterlagen unverzüglich vorzulegen.

9 Anlagen

- Anlage 1 - Liste der Ansprechpartner
- Anlage 2 - Lageplan
- Anlage 3 - Liste der Entgelte
- Anlage 4 - Angaben zur Slotberechnung
- Anlage 5 – Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb
- Anlage 6 - Bedienungsanweisungen

Liste der Ansprechpartner

Anlage 1 der NBS-BT der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG

Die Liste der Ansprechpartner des Autoterminals ist im Internet zu finden unter
<http://www.blg-logistics.com/de/agbo>.

Anlage 3_ Liste der Entgelte
Liste der Entgelte des BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG

Pos.	Bezeichnung	NBS- BT	Rate	Basis	Anmerkung
1	Nicht genutzte Infrastruktur ohne Stormierung	7.2.1	2,25 €	€/Gleisometer für Nutzungszeit	
2	Kurzfristig angemeldete Züge	7.2.2	2,25 €	€/Gleisometer für Nutzungszeit	
3	Nicht kompatible Wagontypen innerhalb eines Zuges	7.2.3	2,25 €	€/Gleisometer für Nutzungszeit	wenn eine Mehrfachstellung notwendig ist (2,25€/m zusätzlicher Infrastruktur)
4	Unvollständige oder fehlende Wagenliste	7.2.4	30,00 €	€/fehlender Wagenliste	
5	Über-Unterschreiten der in der Wagenliste angegebenen Waggonanzahl	7.2.5	2,25 €	€/Gleisometer für Nutzungszeit	
6	Vermittlung von Ortskenntnissen ab 2. Mal pro EVU	6.2.2	69,00 €	€/Stunde	
7	Zug außerhalb der regulären Öffnungszeiten	7.2.6	7.500,00 €	€/Zug	
8	Nicht genutzte Infrastruktur ohne Stormierung für Zug außerhalb der regulären Öffnungszeiten	7.2.6	10,00 €	€/Gleisometer für Nutzungszeit	zusätzlich zu Entgelt für den Zug Punkt 7) als Kompensation für nicht genutztes Personal
9	Zusätzliche Fahrzeugumfuhr	7.2.7	25,00 €	€/Umfuhr je Fahrzeug	

Für die Ermittlung der Gleisometer werden die Waggonlänge und -anzahl der Anmeldung bzw. der Wagenliste zu Grunde gelegt.

Anlage 4 - Angaben zur Slot- Berechnung

- Ein Slot ist definiert als Zeiteinheit, die benötigt wird, um die in einem Gleis befindlichen Waggons ein- und auszufahren sowie zu be- oder entladen.
- Die Anzahl der benötigten Slots ist daher abhängig von der Anzahl und Länge der Waggons sowie dem jeweils genutzten Gleis und dessen Länge. Die Gleismeter werden durch die Gesamtlänge der Waggons geteilt, um die mögliche Waggonmenge für einen Slot zu ermitteln:

Gleis	Länge in m	Anschluss
321/322	310	elektrisch, pneumatisch
298/299	408	elektrisch
WP23-24	705	elektrisch, pneumatisch
WP25-26	702	elektrisch, pneumatisch
WP1-2	370	elektrisch
PH1-2	329	elektrisch

Die Länge der Waggons variiert je nach Waggontyp, darum kann hier keine einheitliche Angabe gemacht werden, wie viele Waggons innerhalb eines Slots bearbeitet werden können. In der untenstehenden Tabelle befinden sich einige Beispiele:

Gleis	Waggonlänge in m	Waggonmenge pro Slot
298/299	30	13
WP23-24	28	25
PH1-2	27	12

- In der ersten Tabelle "Gleislängen und Anschlussmöglichkeiten" wird in der letzten Spalte dargestellt, welchen Anschluss das jeweilige Gleis hat, um die Waggons zu öffnen.
Für geschlossene Waggons gilt, dass sie nur in den Gleisen be- oder entladen werden können, in denen die dafür notwendigen Anschlüsse vorhanden sind. Offene Waggons können in allen Gleisen be- oder entladen werden.
- Kompatible Waggons
In einem Slot können nur miteinander kompatible Waggons bearbeitet werden. Kompatible Waggons sind solche, bei denen die Überfahrklappen zwischen den Waggons so angeordnet sind, dass die Fahrzeuge auf dem letzten Waggon bis ganz nach vorne durchfahren und über die Rampe den Zug verlassen können. Bei geschlossenen Waggons ist zusätzlich Voraussetzung für die Kompatibilität der Waggons, dass sie über eine einheitliche Anschlussart zum Öffnen der Waggons (elektrisch oder pneumatisch) verfügen.

Anlage 4 - Angaben zur Slot- Berechnung

5. Lagerverteilung

Die Lagerverteilung erfolgt grundsätzlich nach Fahrzeug-Herstellern.

Gleis	Gleiszuteilung nach Herstellern
321/322	BMW; Mini
298/299	Mercedes Benz
WP23-24	BMW; Porsche; VW
WP25-26	BMW; Porsche; VW
WP1-2	Hyundai; KIA; VW
PH1-2	Hyundai; KIA; VW; Porsche

Diese Tabellen dienen nur zur Information, die notwendigen Berechnungen werden von den MA des EIU durchgeführt.

Anlage 5 – Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb

Der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG („ATB“) in Bremerhaven macht sich in seinen Nutzungsbedingungen bezüglich der erforderlichen Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb die folgenden entsprechenden Regelungen der Nutzungsbedingungen der Bremischen Hafeneisenbahn (Besonderer Teil, Punkt 4.2.3 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen) vom 01.07.2014 zu Eigen:

4.2.3 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen

Das EVU ist zur Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Betriebs verpflichtet, bei der Nutzung der Serviceeinrichtungen die von der Bremischen Hafeneisenbahn hierfür vorgegebenen Kommunikationseinrichtungen vorzuhalten und zu betreiben.

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

Die Triebfahrzeuge des EVU oder des Halters müssen für Rangierfahrten auf den Serviceeinrichtungen des EIU Sprechfunkgeräte mitführen, die eine Kommunikation mit den Fahrdienstleitern der Bremischen Hafeneisenbahn über den TETRA-Funk sicherstellen.

Für die Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter der Bremischen Hafeneisenbahn und dem Triebfahrzeugführer im Rahmen des Rangierfunks ist das Mitführen eines für das TETRA-Netz der AMV Funktechnik eingerichteten Handgerätes erforderlich. Auf den Serviceeinrichtungen des EIU wird kein Explosionsschutz benötigt. Die Beschaffung der Funkgeräte liegt im Verantwortungsbereich der EVU. Geeignete Funkgeräte können von der AMV Funktechnik bezogen werden. Die Konditionen für Kauf bzw. Miete von Geräten sowie weitere Leistungsentgelte der AMV Funktechnik gelten für alle Zugangsberechtigten gleichermaßen und werden auf der Internetseite der Hafeneisenbahn als Bestandteil ihrer NBS veröffentlicht. Darüber hinaus ist die Nutzung von Funkgeräten anderer Herkunft möglich, wenn diese die technischen Voraussetzungen für eine Verwendung im TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik erfüllen.

Für kurzfristigen Bedarf stehen auf den Stellwerken der Bremischen Hafeneisenbahn in Bremerhaven (Stf), Bremen Grolland (Raf) und Bremen Inlandshafen (If) Handgeräte (ohne Explosionsschutz) zur Verfügung, die von den EVU gegen Entgelt (s. Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte der Bremischen Hafeneisenbahn) ausgeliehen werden können.

Anlage 5 – Kommunikationseinrichtungen und deren Betrieb

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

**Anweisung für die Bedienung
des Gleisanschlusses
der Firma BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Gleise 298 und 299**

Bedienungsanweisung aufgesetzt von der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG im Folgenden als „Anschließer“ bezeichnet.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschliebers
- 5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss 298 – 299 schließt im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Nordhafen, mit der Weiche 526, an die Bremische Hafeneisenbahn an.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
298	408	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5 \text{ ‰}$	BLG	S 49
299	408	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5 \text{ ‰}$	- " -	S 49

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
526	ferngestellte Weiche	Fahrdienstleiter Stf
527	handbediente Weiche	Rangierpersonal EVU

1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die abzustellenden Wagen werden in jedem Gleis mit 1 Hemmschuh gesichert. Die Hemmschuhe befinden sich auf neben den Gleisen stehenden Hemmschuhsteinen.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/ Bedienungsbereich ist die gesamte Umschlagsanlage.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keines der o.g. Gleise hat einen Halbmesser von weniger als 150 m.

1.6 Signalanlagen

Die Gleise 298/299 sind durch das Ls-Signal 299 gesichert.

1.7 Bahnübergänge

Bahnübergänge sind in dem PA nicht vorhanden.

1.8 Oberleitungsanlagen und Schalter

Innerhalb des Privatgleisanschlusses befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

keine

1.10 Einfriedung und Tore

Der gesamte Gleisanschluss ist eingezäunt. Die Grundstellung der Tore ist geschlossen.

Für das Öffnen und Schließen der Tore ist der Anschließer zuständig.

1.11 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird von dem Anschließer bedient.

1.12 Betriebsbeschränkungen

Betriebseinschränkungen gibt es in dem Anschluss nicht.

1.13 Verladeeinrichtungen

Die Gleise enden jeweils mit einer Kopframpe.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung

entfällt

2.2 Bedienen der Anschlussanlagen

Vor der Fahrt in den Anschluss muss sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt dem Anschließer.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Stf zu melden.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter des EVU/ Rangierdienstleiters Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Außerdem hat er darauf zu achten, dass alle Überfahrbühnen entfernt wurden.

2.4 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im gesamten ausgepflasterten Bereich ist die Bedienungsfahrt vorsichtig und mit höchstens 5 km/h durchzuführen.

2.6 Rangierseiten

Die Rangierseite ist wechselnd und unter den Beteiligten zu vereinbaren.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.8 Befahren von Bahnübergängen

Innerhalb des PA befinden sich keine Bahnübergänge.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

entfällt

2.11 Festlegen von Fahrzeugen

Die abgestellten Fahrzeuge sind vom Rangierpersonal durch Hemmschuhe zu sichern.

3 Auftragsabwicklung im Anschluss

3.1 Übergabe und Übernahme der Wagen

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von den Ladestellen soll ein vom Anschließer beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein.

Alte Kreideanschriften und Bezettelungen, nicht aber Entseuchungs- und Schadwagenzettel, sowie Zettel mit der Aufschrift „Gesuchter Wagen“, sind vor der Abholung im Anschluss durch den Anschließer zu entfernen.

Bahneigene Lademittel aus Empfangswagen hat der Anschließer nach Entladung der Auftragsabwicklung zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen nicht mit der Bedienungsfahrt zurückgegeben werden.

3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen

Die Firma BLG ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält die örtliche Auftragsabwicklung des EVU/ Rangierdienstleisters durch die von der Firma BLG betreuten Firmen. Ebenso ist mit diesen Firmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

3.3 Zollgut

Unter Zollüberwachung stehende Wagen werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSEB

Nach der GGVSEB besteht die Verpflichtung, dass der Frachtbrief die Wagen von der Übernahme an der Übergabestelle bis zur Ablieferung beim Empfänger zu begleiten hat.

Es wird jedoch im Bereich des Gleisanschlusses zugelassen, dass bei Sendungen mit Gefahrgut nach RID/ GGVSEB eine Ablichtung oder Durchschrift des Frachtbriefes im Zettelhalterkasten der Wagen angebracht wird (im Wageneingang durch Zugvorbereiter, im Ausgang durch Lademeister).

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Wagen ordnungsgemäß gelabelt sind.

Für die Zustellung solcher Wagen wird entsprechend verfahren.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID dürfen nur unmittelbar, d.h. körperlich vom Anschließer bzw. Rangierleiter übergeben/übernommen werden.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Anschließer oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Gefahrzettel, die nach den „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB/des RID)“ zur Kennzeichnung bestimmter Güter erforderlich sind, müssen vor der Behandlung an den Wagen angebracht werden.

3.5 Nachweis außerplanmäßiger Leistungen

entfällt

4 Aufgaben des Anschliebers

- 4.1** Der Anschlieber verständigt alle Beteiligten im Anschluss in geeigneter Weise über die Bedienung.
- 4.2** Der Anschlieber hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an den Rangierdienstleister zu melden.
Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU/ den Rangierdienstleister ereignet haben und dem EVU/ Rangierdienstleister dabei bekannt geworden sind.
- 4.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 4.4** Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 4.5** Mitarbeiter des Anschliebers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6** Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 4.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren.
- 4.8** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

- 5.1 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung**
Der Anschlieber hat sicherzustellen, dass die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profolfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Anschlieber für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.2 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschlieber an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.
- 5.3 Kuppeln der Wagen**
Die Wagen werden durch Mitarbeiter vom EVU/ Rangierdienstleister gekuppelt.

**Anweisung für die Bedienung
des Gleisanschlusses
der Firma BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Gleise 321, 322, 329 und 330**

Bedienungsanweisung aufgesetzt von der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG im Folgenden als „Anschließer“ bezeichnet.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschliebers
- 5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss 321/322 schließt mit der Weiche 517 und der Gleisanschluß 329/330 mit der Weiche 543 im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Nordhafen, an die Bremische Hafeneisenbahn an.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/ Sonderform:
321	250	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5^{0}/_{00}$	BLG	Einlaschenrillenhemmschuh
322	250	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	
329	383	Ent-/Beladung PKW/Stückgut und Militär	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	-"-
330	383		$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	-"-

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
543	Ferngestellte Weiche	Fahrdienstleiter Stf
565	Handweiche	Rangierpersonal EVU
516	handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU
517	Handbediente Unterflurweiche, zur Zeit ausgebaut	Rangierpersonal EVU

1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die Unterflurweichen werden mit Weichenschwertern umgestellt. Die Weichenschwerter befinden sich in einer Mulde in der Weiche.

Die abzustellenden Wagen werden in jedem Gleis mit 1 Hemmschuh gesichert. Die Hemmschuhe befinden sich in Halterungen an den neben den Gleisen stehenden Lichtmasten, bzw. neben dem Gleis stehenden Halterungen oder Hemmschuhsteinen.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/ Bedienungsbereich ist die gesamte Umschlagsanlage.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keines der o.g. Gleise hat einen Halbmesser von weniger als 150 m.

1.6 Signalanlagen

Die Gleise 321/322 sind durch das Ls-Signal 525¹, die Gleise 329/330 durch das Ls-Signal 329¹ gesichert.

1.7 Bahnübergänge

Auf dem Betriebsgelände des Anschließers gibt es Überwegungen ohne technische Sicherung. Schienenfahrzeuge haben an allen innerbetrieblichen Überwegungen Vorrang.

1.8 Oberleitungsanlagen und Schalter

Innerhalb des Privatgleisanschlusses befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

keine

1.10 Einfriedung und Tore

Der gesamte Gleisanschluss ist eingezäunt. Die Grundstellung der Tore ist geschlossen. Für das Öffnen und Schließen der Tore ist der Anschließer zuständig.

1.11 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird von dem Anschließer bedient.

1.12 Betriebsbeschränkungen

Betriebseinschränkungen gibt es in dem Anschluss nicht.

1.13 Verladeeinrichtungen

Die Gleise 321, 322, 329 und 330 enden jeweils mit einer Kopframpe.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung

entfällt

2.2 Bedienen der Anschlussanlagen

Vor der Fahrt in den Anschluss muß sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt dem Anschließer.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Stf zu melden.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter des EVU/ Rangierdienstleiters Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Außerdem hat er darauf zu achten, dass alle Überfahrbühnen entfernt wurden.

2.4 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im gesamten ausgepflasterten Bereich ist die Bedienungsfahrt vorsichtig und mit höchstens 5 km/h durchzuführen.

2.6 Rangierseiten

Die Rangierseite ist wechselnd und unter den Beteiligten zu vereinbaren.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.8 Befahren von Bahnübergängen

Die innerbetrieblichen Bahnübergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren, gegebenenfalls ist vom

Rangierer ein Posten zu besetzen.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

entfällt

2.11 Festlegen von Fahrzeugen

Die abgestellten Fahrzeuge sind vom Rangierpersonal durch Hemmschuhe zu sichern.

3 Auftragsabwicklung im Anschluss

3.1 Übergabe und Übernahme der Wagen

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von den Ladestellen soll ein vom Anschließer beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein.

Alte Kreideanschriften und Bezettelungen, nicht aber Entseuchungs- und Schadwagenzettel, sowie Zettel mit der Aufschrift „Gesuchter Wagen“, sind vor der Abholung im Anschluß durch den Anschließer zu entfernen.

Bahneigene Lademittel aus Empfangswagen hat der Anschließer nach Entladung der Auftragsabwicklung zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen nicht mit der Bedienungsfahrt zurückgegeben werden.

3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen

Die Firma BLG ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält die örtliche Auftragsabwicklung des EVU/ Rangierdienstleisters durch die von der Firma BLG betreuten Firmen. Ebenso ist mit diesen Firmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

3.3 Zollgut

Unter Zollüberwachung stehende Wagen werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSEB

Nach der GGVSEB besteht die Verpflichtung, daß der Frachtbrief die Wagen von der Übernahme an der Übergabestelle bis zur Ablieferung beim Empfänger zu begleiten hat.

Es wird jedoch im Bereich des Gleisanschlusses zugelassen, daß bei Sendungen mit Gefahrgut nach RID/ GGVSEB eine Ablichtung oder Durchschrift des Frachtbriefes im Zettelhalterkasten der Wagen angebracht wird (im Wageneingang durch Zugvorbereiter, im Ausgang durch Lademeister).

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, daß die zu befördernden Wagen ordnungsgemäß gelabelt sind.

Für die Zustellung solcher Wagen wird entsprechend verfahren.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID dürfen nur unmittelbar, d.h. körperlich vom Anschließer bzw. Rangierleiter übergeben/übernommen werden.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Anschließer oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Gefahrzettel, die nach den „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB/des RID)“ zur Kennzeichnung bestimmter Güter erforderlich sind, müssen vor der Behandlung an den Wagen angebracht werden.

3.5 Nachweis außerplanmäßiger Leistungen

entfällt

4 Aufgaben des Anschliebers

- 4.1** Der Anschlieber verständigt alle Beteiligten im Anschluss in geeigneter Weise über die Bedienung.
- 4.2** Der Anschlieber hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das EVU/ den Rangierdienstleister zu melden.
Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU/ den Rangierdienstleister ereignet haben und dem EVU/ Rangierdienstleister dabei bekannt geworden sind.
- 4.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 4.4** Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 4.5** Mitarbeiter des Anschliebers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6** Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 4.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren.
- 4.8** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, daß sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

- 5.1 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung**
Der Anschlieber hat sicherzustellen, daß die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profolfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Anschlieber für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.2 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschlieber an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.
- 5.3 Kuppeln der Wagen**
Die Wagen werden durch Mitarbeiter vom EVU/ des Rangierdienstleisters gekuppelt.

**Anweisung für die Bedienung
des Gleisanschlusses
der Firma BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Planhafen Gleise 1 und 2, sowie D Land 1, 2 und 3**

Bedienungsanweisungen aufgesetzt von der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG, im Folgenden als „Anschließer“ bezeichnet.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschliebers
- 5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss Planhafen 1/2, schließt mit der Weiche 85 und der Gleisanschluß DL 1 bis 3 mit der Weiche 212 im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Kaiserhafen, an die Bremische Hafeneisenbahn.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
Planhafen 1	329	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5 \frac{0}{00}$	BLG	S 49
Planhafen 2	329	Ent-/Beladung PKW	$< 2,5 \frac{0}{00}$	- " -	S 49
DL 1	110	Ladegleis	$< 2,5 \frac{0}{00}$	- " -	S 49
DL 2	110	Ladegleis	$< 2,5 \frac{0}{00}$	- " -	S 49
DL 3	110	Ladegleis	$< 2,5 \frac{0}{00}$	- " -	S 49

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
85, 86, 211, 212	handbediente Weichen	Rangierpersonal EVU
214	handbediente Unterflurweichen	Rangierpersonal EVU

1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die abzustellenden Wagen werden in jedem Gleis mit 1 Hemmschuh gesichert. Die Hemmschuhe befinden sich auf neben den Gleisen stehenden Hemmschuhsteinen.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/ Bedienungsbereich ist die gesamte Umschlagsanlage.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keines der o.g. Gleise hat einen Halbmesser von weniger als 150 m.

1.6 Signalanlagen

Die Gleise sind nicht durch Signalanlagen gesichert.

1.7 Bahnübergänge

Über die Gleise DL 1 – 3 führt eine ungesicherte innerbetriebliche Überwegung ohne technische Sicherung. Schienenfahrzeuge haben hier Vorrang.

1.8 Oberleitungsanlagen und Schalter

Innerhalb des Privatgleisanschlusses befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

keine

1.10 Einfriedung und Tore

Der gesamte Gleisanschluss ist eingezäunt. Die Grundstellung der Tore ist geschlossen.

Für das Öffnen und Schließen der Tore ist der Anschließer zuständig.

1.11 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird von dem Anschließer bedient.

1.12 Betriebsbeschränkungen

Betriebseinschränkungen gibt es in dem Anschluss nicht.

1.13 Verladeeinrichtungen

Die Gleise enden jeweils mit einer Kopframpe.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung

entfällt

2.2 Bedienen der Anschlussanlagen

Vor der Fahrt in den Anschluss muß sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt dem Anschließer.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Bkf zu melden.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter des EVU/ Rangierdienstleiters Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Außerdem hat er darauf zu achten, dass alle Überfahrbühnen entfernt wurden.

2.4 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im Bereich des PA ist mit besonderer Vorsicht und höchstens 5 km/h zu rangieren.

2.6 Rangierseiten

Die Rangierseite ist wechselnd und unter den Beteiligten zu vereinbaren.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.8 Befahren von Bahnübergängen

Die innerbetrieblichen Bahnübergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren, gegebenenfalls ist vom Rangierer ein Posten zu besetzen.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss entfällt

2.11 Festlegen von Fahrzeugen

Die abgestellten Fahrzeuge sind vom Rangierpersonal durch Hemmschuhe zu sichern.

3 Auftragsabwicklung im Anschluss

3.1 Übergabe und Übernahme der Wagen

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von den Ladestellen soll ein vom Anschließer beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein.

Alte Kreideanschriften und Bezettelungen, nicht aber Entseuchungs- und Schadwagenzettel, sowie Zettel mit der Aufschrift „Gesuchter Wagen“, sind vor der Abholung im Anschluß durch den Anschließer zu entfernen.

Bahneigene Lademittel aus Empfangswagen hat der Anschließer nach Entladung der Auftragsabwicklung zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen nicht mit der Bedienungsfahrt zurückgegeben werden.

3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen

Die Firma BLG ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält die örtliche Auftragsabwicklung des EVU/ Rangierdienstleisters durch die von der Firma BLG betreuten Firmen. Ebenso ist mit diesen Firmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

3.3 Zollgut

Unter Zollüberwachung stehende Wagen werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSEB

Nach der GGVSEB besteht die Verpflichtung, daß der Frachtbrief die Wagen von der Übernahme an der Übergabestelle bis zur Ablieferung beim Empfänger zu begleiten hat.

Es wird jedoch im Bereich des Gleisanschlusses zugelassen, daß bei Sendungen mit Gefahrgut nach RID/ GGVSEB eine Ablichtung oder Durchschrift des Frachtbriefes im Zettelhalterkasten der Wagen angebracht wird (im Wageneingang durch Zugvorbereiter, im Ausgang durch Lademeister).

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, daß die zu befördernden Wagen ordnungsgemäß gelabelt sind.

Für die Zustellung solcher Wagen wird entsprechend verfahren.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID dürfen nur unmittelbar, d.h. körperlich vom Anschließer bzw. Rangierleiter übergeben/übernommen werden.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Anschließer oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Gefahrzettel, die nach den „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB/des RID)“ zur Kennzeichnung bestimmter Güter erforderlich sind, müssen vor der Behandlung an den Wagen angebracht werden.

3.5 Nachweis außerplanmäßiger Leistungen

entfällt

4 Aufgaben des Anschliebers

- 4.1** Der Anschlieber verständigt alle Beteiligten im Anschluss in geeigneter Weise über die Bedienung.
- 4.2** Der Anschlieber hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das EVU/ den Rangierdienstleister zu melden.
Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU/ den Rangierdienstleister ereignet haben und dem EVU/ Rangierdienstleister dabei bekannt geworden sind.
- 4.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 4.4** Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 4.5** Mitarbeiter des Anschliebers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6** Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 4.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren.
- 4.8** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, daß sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

- 5.1 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung**
Der Anschlieber hat sicherzustellen, daß die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profolfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Anschlieber für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.2 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschlieber an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.
- 5.3 Kuppeln der Wagen**
Die Wagen werden nur durch Mitarbeiter vom EVU/ Rangierdienstleister gekuppelt.

**Anweisung für die Bedienung
des Gleisanschlusses
der Firma BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG
Gleise Weserport 28 (1), 29 (2) und 23 bis 26**

Bedienungsanweisungen aufgesetzt von der BLG AutoTerminal Bremerhaven GmbH & Co. KG, im Folgenden als „Anschließer“ bezeichnet.

Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:

Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des Gleisanschlusses
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im Anschluss
- 4 Aufgaben des Anschliebers
- 5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

1 Beschreibung des Gleisanschlusses

1.1 Der Gleisanschluss Weserport, Gleis 1,2 und 23-26, schließt im Bahnhof Bremerhaven Seehafen, Bahnhofsteil Kaiserhafen, mit der Weiche 108, an die Bremische Hafeneisenbahn an.

1.2 Zum Bedienungsbereich gehören folgende Gleisanlagen:

Gleise

Gleis:	Nutzlänge:	Nutzung:	Neigungsverhältnisse:	Nutzer:	Hemmschuhform/Sonderform:
<i>Wpt 1</i>	370	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	<i>BLG</i>	<i>S 49</i>
<i>Wpt 2</i>	370	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	<i>S 49</i>
<i>Wpt23</i>	705	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	<i>S 49</i>
<i>Wpt24</i>	705	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	<i>S 49</i>
<i>Wpt25</i>	702	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	<i>S 49</i>
<i>Wpt26</i>	702	<i>Ent-/Beladung PKW</i>	$< 2,5^{0}/_{00}$	- " -	<i>S 49</i>

Weichen:

Weichen- u. Gleissperren-Nr.:	Art der Bedienung:	Wird bedient von:
<i>100, 101, 105, 106, 107, 108</i>	<i>handbediente Weichen</i>	<i>Rangierpersonal EVU</i>

1.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel und Sicherungsmittel

Die abzustellenden Wagen werden in jedem Gleis mit 1 Hemmschuhe gesichert. Die Hemmschuhe befinden sich auf neben den Gleisen stehenden Hemmschuhsteinen.

1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Übergabestelle/ Bedienungsbereich ist die gesamte Umschlagsanlage.

1.5 Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

Keines der o.g. Gleise hat einen Halbmesser von weniger als 150 m.

1.6 Signalanlagen

Die Gleise sind nicht durch Signalanlagen gesichert.

1.7 Bahnübergänge

Auf dem Betriebsgelände des Anschließers gibt es Überwegungen ohne technische Sicherung. Schienenfahrzeuge haben an allen innerbetrieblichen Überwegungen Vorrang.

1.8 Oberleitungsanlagen und Schalter

Innerhalb des Privatgleisanschlusses befinden sich keine Oberleitungsanlagen.

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

keine

1.10 Einfriedung und Tore

Der gesamte Gleisanschluss ist eingezäunt. Die Grundstellung der Tore ist geschlossen. Für das Öffnen und Schließen der Tore ist der Anschließer zuständig.

1.11 Beleuchtung und Lage der Schalter

Der gesamte Gleisbereich ist beleuchtet. Die Beleuchtung wird von dem Anschließer bedient.

1.12 Betriebsbeschränkungen

Betriebseinschränkungen gibt es in dem Anschluss nicht.

1.13 Verladeeinrichtungen

Die Gleise enden jeweils mit einer Kopframpe.

2 Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigung des Anschließers über die Bedienung entfällt

2.2 Bedienen der Anschlussanlagen

Vor der Fahrt in den Anschluss muss sich der Triebfahrzeugführer (Tf) oder ein von ihm beauftragter Rangierbegleiter überzeugen, dass die Gleistore geöffnet und profilfrei festgelegt sind.

Das Öffnen und Festlegen der Gleistore obliegt dem Anschließer.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten. Vor einer Fahrt aus dem Ladegleis hat sich der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter bei dem Fahrdienstleiter Bkf zu melden.

2.3 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der mit der Rangierleitung beauftragte Mitarbeiter des EVU/ Rangierdienstleiters Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Außerdem hat er darauf zu achten, dass alle Überfahrbühnen entfernt wurden.

2.4 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rangierleiter prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich Befahrbarkeit und Freihalten des Regellichtraums.

2.5 Geschwindigkeit beim Rangieren

Im Bereich des PA ist mit besonderer Vorsicht und höchstens 5 km/h zu rangieren.

2.6 Rangierseiten

Die Rangierseite ist wechselnd und unter den Beteiligten zu vereinbaren.

2.7 Bremsbesetzung beim Rangieren

Alle Fahrzeuge sind an die durchgehende Hauptluftleitung anzuschließen. Es ist eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.8 Befahren von Bahnübergängen

Die innerbetrieblichen Bahnübergänge sind mit besonderer Vorsicht zu befahren, gegebenenfalls ist vom Rangierer ein Posten zu setzen.

2.9 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.10 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss entfällt

2.11 Festlegen von Fahrzeugen

Die abgestellten Fahrzeuge sind vom Rangierpersonal durch Hemmschuhe zu sichern.

3 Auftragsabwicklung im Anschluss

3.1 Übergabe und Übernahme der Wagen

Beim Zuführen/Abholen von Wagen an/von den Ladestellen soll ein vom Anschließer beauftragter Mitarbeiter zur Feststellung etwaiger Mängel an Fahrzeugen und Ladung an der Ladestelle erreichbar sein.

Alte Kreideanschriften und Bezeichnungen, nicht aber Entseuchungs- und Schadwagenzettel, sowie Zettel mit der Aufschrift „Gesuchter Wagen“, sind vor der Abholung im Anschluss durch den Anschließer zu entfernen.

Bahneigene Lademittel aus Empfangswagen hat der Anschließer nach Entladung der Auftragsabwicklung zur Verfügung zu stellen. Sie dürfen nicht mit der Bedienungsfahrt zurückgegeben werden.

3.2 Annahme und Ablieferung der Sendungen

Die Firma BLG ist ein reines Umschlagunternehmen.

Die Beförderungspapiere für Versandsendungen erhält die örtliche Auftragsabwicklung des EVU/ Rangierdienstleisters durch die von der Firma BLG betreuten Firmen. Ebenso ist mit diesen Firmen die Abholung der Frachtbriefe geregelt.

3.3 Zollgut

Unter Zollüberwachung stehende Wagen werden erst nach der zollamtlichen Behandlung bereitgestellt.

3.4 Gefahrgut nach RID/GGVSEB

Nach der GGVSEB besteht die Verpflichtung, dass der Frachtbrief die Wagen von der Übernahme an der Übergabestelle bis zur Ablieferung beim Empfänger zu begleiten hat.

Es wird jedoch im Bereich des Gleisanschlusses zugelassen, dass bei Sendungen mit Gefahrgut nach RID/ GGVSEB eine Ablichtung oder Durchschrift des Frachtbriefes im Zettelhalterkasten der Wagen angebracht wird (im Wageneingang durch Zugvorbereiter, im Ausgang durch Lademeister).

Der Anschließer hat dafür zu sorgen, dass die zu befördernden Wagen ordnungsgemäß gelabelt sind.

Für die Zustellung solcher Wagen wird entsprechend verfahren.

Wagen mit Gütern der Klasse 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID dürfen nur unmittelbar, d.h. körperlich vom Anschließer bzw. Rangierleiter übergeben/übernommen werden.

Bei Wagen mit Gütern der Klassen 1 und 2 der Anlage zur GGVSEB/des RID ist wegen der erforderlichen körperlichen Übergabe/Übernahme der Anschließer oder der hierfür Beauftragte vorher zu benachrichtigen.

Gefahrzettel, die nach den „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB/des RID)“ zur Kennzeichnung bestimmter Güter erforderlich sind, müssen vor der Behandlung an den Wagen angebracht werden.

3.5 Nachweis außerplanmäßiger Leistungen entfällt

4 Aufgaben des Anschliebers

- 4.1** Der Anschlieber verständigt alle Beteiligten im Anschluss in geeigneter Weise über die Bedienung.
- 4.2** Der Anschlieber hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an EVU/ Rangierdienstleister zu melden.
Die Meldung ist nicht erforderlich, wenn sich die Vorfälle bei der Bedienung durch das EVU/ den Rangierdienstleister ereignet haben und dem EVU/ Rangierdienstleister dabei bekannt geworden sind.
- 4.3** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 4.4** Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden oder behindern, sind einzustellen.
- 4.5** Mitarbeiter des Anschliebers, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen und von ihnen zurückzutreten.
- 4.6** Die Rangiererwege sind verkehrssicher zu halten.
- 4.7** Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren.
- 4.8** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, daß sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

5 Zusätzliche Aufgaben des Anschliebers aus dem Bedienungsvertrag

- 5.1 Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung**
Der Anschlieber hat sicherzustellen, dass die Gleistore zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profolfrei festgelegt sind. Bei Dunkelheit schaltet der Anschlieber für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein.
- 5.2 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge**
Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen hält der Anschlieber an der Übergabestelle ausreichende Sicherungsmittel bereit.
- 5.3 Kuppeln der Wagen**
Die Wagen werden nur durch Mitarbeiter des EVU/ Rangierdienstleisters gekuppelt.