



Infrastrukturnutzungsvertrag

zwischen

dem Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Herbert Engl,
geschäftsansässig Hopfenbachweg 4, 93309 Kelheim
im folgenden Hafen genannt
(Ust - IdNr. DE 133713904)

und

dem Eisenbahnverkehrsunternehmen

.....
.....
.....

dieses vertreten durch.....

im folgenden **EVU** genannt

über die Nutzung der Gleisinfrastruktur im Bereich des Hafengebietes Kelheim-Saal a.d. Donau.

1. Vertragsgrundlagen

- 1.1 Der Hafen betreibt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) als nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs gemäß § 3 Abs. 1 Ziff. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie gemäß I. Teil, 1. Abschnitt, Art. 1 Abs 1 Ziff. 2 des Bayerischen Eisenbahnen und Seilbahngesetzes.
Alle in dieser Vereinbarung genannten Vorschriften, Gesetze und Rechtsverordnungen gelten in der jeweils gültigen Fassung.
Art und Umfang der Eisenbahninfrastruktur des Hafens ist in der örtlichen Bedienungsanweisung samt Anlagen dargestellt.
Die Infrastruktur im Hafengebiet Kelheim-Saal a.d. Donau ist an das Netz der DB-Netz AG über die Anschlussweiche 101 (Schienenstoß West) bei km 1,346 der stillgelegten Bahnlinie Kelheim-Saal angeschlossen.
- 1.2 Das EVU erbringt Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr auf Gleisen der Hafenbahn.
- 1.3 Das EVU besitzt die, für die Erbringung von Verkehrsleistungen erforderliche behördliche Genehmigung gemäß § 6 AEG und weist diese dem Hafen nach. Den Widerruf, den Wegfall sowie jede Änderung dieser Genehmigung teilt das EVU dem Hafen unverzüglich mit.

2. Benutzungsbedingungen

- 2.1 Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und Einrichtungen des Hafens gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen – Allgemeine Nutzungsbedingungen (NBS-AT) und Besondere Nutzungsbedingungen (NBS-BT) in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- 2.2 Die Belange der im Hafen angesiedelten Firmen und die gleichzeitige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des Hafens durch andere EVU's und Umschlagtreibende sind zu berücksichtigen und nach entsprechenden Absprachen zu gewährleisten. Im Konfliktfall regelt der Hafen nach billigem Ermessen die Benutzung der Hafeneisenbahninfrastruktur.

3. Entgelt

Für die Benutzung der Infrastruktur des Hafens gilt die jeweils gültige Fassung der Liste der Entgelte (Anlage 8).

4. Laufzeit

Der Vertrag tritt am _____ in Kraft und endet am _____. Er endet nach diesem Zeitraum mit ordentlicher Kündigung. Die Kündigungsfrist beträgt 6 Monate zum Ende der Netzfahrplanperiode. Wird er nicht gekündigt, verlängert er sich um jeweils 1 Jahr.

5. Beendigung, außerordentliche Kündigung

- 5.1 Widerruft die Genehmigungsbehörde die Genehmigung des EVU (§ 7 AEG), erlischt mit sofortiger Wirkung das Recht zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des Hafens.
- 5.2 Der Hafen ist zur fristlosen Kündigung des Vertrages berechtigt, wenn
- a) über das Vermögen des EVU ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird.
 - b) das EVU seinen Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Hafen an zwei aufeinanderfolgenden Terminen trotz Mahnung nicht nachkommt.
 - c) dies im Interesse eines geordneten Hafenbetriebes, des Verkehrs im Hafen oder im öffentlichen Interesse zwingend erforderlich ist,
 - d) das EVU einer Verpflichtung dieses Vertrages trotz schriftlicher Mahnung nicht nachkommt und deshalb dem Hafen eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses nicht zumutbar ist.
- 5.3 Entschädigungsansprüche jeglicher Art des EVU's gegen den Hafen wegen vorzeitiger Beendigung dieses Vertrages sind ausgeschlossen.

6. Ansprechpartner

- 6.1 Die Vertragsparteien benennen für die Belange
- a) der Vertragsdurchführung
 - b) der Betriebsführung
- geeignete Personen, die befugt sind, Entscheidungen im Namen des EVU's bzw. des Hafens kurzfristig zu treffen (Anlage 5).
- 6.2 Änderungen des entscheidungsbefugten Personenkreises teilen sich die Vertragsparteien unverzüglich mit.
- 6.3 Bei Unfällen haben die EVU nach den Betriebsunfallvorschriften für Nichtbundeseigene Bahnen zu handeln.

7. Meldungen

- 7.1 Jede Nutzung der Infrastruktur ist in der vom Hafen vorgegebenen Form rechtzeitig anzumelden (Muster Anlage 6).
- 7.2 Zur Berechnung des Entgelts nach Nr. 3 sind dem Hafen jeweils bis zum 10. des folgenden Monats die erforderlichen Papiere zur Verfügung zu stellen; aus diesen Unterlagen müssen sich u. a. sowohl die Anzahl der beförderten Wagen, das beförderte Gewicht in Tonnen/Wagen, die Achsen pro Wagen ersehen lassen. Der Schuldner ist weiter verpflichtet, dem Hafen oder der von ihm beauftragten Stelle die für die Entgelterhebung notwendigen Auskünfte unter Vorlage beweiskräftiger Unterlagen zu erteilen.

8. Vertragsbestandteile

- Anlage 1: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
- Anlage 2: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
- Anlage 3: Sammlung örtlicher betrieblicher Vorschriften – Bedienungsanweisung
- Anlage 4: Gleisschemaplan
- Anlage 5: Betriebsabwicklung - Ansprechpartner
- Anlage 6: Anmeldeformular
- Anlage 7: Verhalten bei Unfällen – Unfallmeldetafel
- Anlage 8: Liste der Entgelte

9. Sonstiges

- 9.1 Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- 9.2 Die Vertragsparteien haben keine mündlichen Nebenabreden getroffen.
- 9.3 Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit dieses Vertrages im Übrigen dadurch nicht berührt. Die Vertragsparteien sind jedoch dann gehalten, den erstrebten wirtschaftlichen Erfolg in rechtlich zulässiger Weise herbeizuführen.
- 9.4 Gerichtsstand ist Kelheim
- 9.5 Der Vertrag wird zweifach ausgefertigt, jede Partei erhält eine Ausfertigung.

_____, den _____

Kelheim, den _____

_____ (EVU)

Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim (EIU)

(Stempel, Unterschrift)



Anlage 1

Nutzungsbedingungen

Allgemeiner Teil (NBS-AT)

Stand: 02. November 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Zweck und Geltungsbereich	3
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	3
2.1	Genehmigung	3
2.2	Haftpflichtversicherung	4
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	4
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	4
2.5	Sicherheitsleistung	5
3	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	5
3.1	Allgemeines	5
3.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	5
4	Nutzungsentgelt	6
4.1	Bemessungsgrundlage	6
4.2	Umsatzsteuer	6
4.3	Zahlungsweise	6
4.4	Aufrechnungsbefugnis	6
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	6
5.1	Grundsätze	6
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten	7
5.3	Störung in der Betriebsabwicklung	7
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	8
5.5	Mitfahrten im Führerraum	8
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	8
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	8
6	Haftung	9
6.1	Grundsatz	9
6.2	Mitverschulden	9
6.3	Haftung der Mitarbeiter	9
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	9
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	9
7	Gefahren für die Umwelt	10
7.1	Grundsatz	10
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	10
7.3	Bodenkontaminationen	10
7.4	Ausgleichspflichten zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und EVU	10
8	Gegenseitigkeit	10
9	Bekanntmachung und Änderung	10

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und deren Nutzung durch Eisenbahnfahrzeuge
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen.
- 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.
- 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.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hier-von abweichend legt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen er auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.
- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätz-lichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen unverzüg-lich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haft-pflichtversicherung 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 Eisenbahninfra-strukturunternehmen unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Ser-viceeinrichtungen gelten Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) 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.
- 2.3.3 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erfor-derlichen Informationen zu Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsge-hilfen bedienen.

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 jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsord-nung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff TEIV verfügen.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards so-wie 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 Verlan-gen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
 - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatentgeltes oder
 - bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatentgeltes abzustellen.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorklage) erbracht werden.
- 2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von Punkt 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußertem Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes 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 in den Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften und Unterlagen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
- 3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach dem von Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht das EIU der Schienenweg im Rahmen des § 10 Abs. 5 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann abweichend von Buchstabe a) einzeln von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
- c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 10 Abs. 6 EIBV.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der gesamten Serviceeinrichtung sind die Entgeltgrundsätze des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

4.2 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.3 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.4 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 einzelnen Zugfahrten

- 5.2.1 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
- a) die Fahrplan- und Zugdaten (Ankunftsdatum, Soll-Ankunftszeit, Abfahrtsdatum, Soll-Abfahrtszeit, UIC-Kennzeichnung (Tfz), Wagenzuglänge, Gesamtlänge des Zuges, Gesamtgewicht der Ladung, Anzahl der beladenen Waggons, Anzahl der leeren Waggons,
 - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

Die Informationen der Fahrplan- und Zugdaten sind mit dem Anmeldeformular (Anlage 6) vorab per E-Mail an die Meldeadresse zu übersenden.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Regelungen an, die beim ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU bei Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig kostenlos zu Verfügung gestellt.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb der Serviceeinrichtungen insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 und die vorgesehenen Vorrangregelung 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 Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Personen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 ist unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend der Eisenbahninfrastruktur

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 der die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Das EIU ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2 Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich per Fax oder Mail.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

- 6.1.1 Jeder Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
- 6.1.3 Im Verhältnis zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 1.000,-- Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 aufgrund unabwendbarer Ereignisse 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 von Regelungen nichts anderes vereinbart 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 ein 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 wassergefährdende 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und EVU

Ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zustandstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstehenden Kosten. Hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Schienenwege zur Verursachung des Schaden 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.

8 Gegenseitigkeit

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie der Zugangsberechtigte tätiges EIU (drittes EIU) Nutzungsbedingungen, die ganz oder teilweise von Nutzungsbedingungen (AT/BT) des EIU abweichen, so kann das EIU, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie es selbst tätiger Zugangsberechtigter die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten EIU nutzt, dessen Nutzungsbedingungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle seiner eigenen Nutzungsbedingungen (AT/BT) setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

9 Bekanntmachung und Änderung

Änderungen der ABB teilt der EIU dem EVU schriftlich mit. Sie gelten als genehmigt, wenn das EVU nicht binnen eines Monats nach Zugang der Änderungsmitteilung schriftlich widerspricht. Hierauf weist das EIU in der Änderungsmitteilung besonders hin.



Anlage 2

Nutzungsbedingungen

Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: 02. November 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Informationen	3
1.1	Einleitung	3
1.2	Veröffentlichungen und Impressum	3
1.3	Ansprechpartner	3
1.4	Neufassungen der NBS-AT / BT	3
2	Ergänzungen der NBS-AT	4
2.1	Verweise auf gesetzliche Vorschriften	4
2.2	Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen	4
2.3	Mahnungen	4
2.4	Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung	4
3	Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen	4
4	Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen	4
4.1	Vorübergehende betriebliche Anordnungen	4
4.2	Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme	4
4.3	Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb	5
4.4	Freimachen der benutzten Infrastruktur	5
4.5	Notfallmanagement	5
5	Entgeltgrundsätze	5

1 Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Der Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim betreibt Eisenbahninfrastrukturanlagen als Serviceeinrichtungen im Hafengebiet Kelheim-Saal/Donau. Die Gleisanlagen schließen direkt an das Schienennetz der DB-Netz AG an. Der Hafen Kelheim-Saal (im folgenden EIU genannt) gewährt Zugangsberechtigten diskriminierungsfreien Zugang zu seinen Serviceeinrichtungen nach Maßgabe ihrer Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT), der Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil (NBS-BT) sowie des Infrastrukturnutzungsvertrages des EIU. Die NBS-BT ergänzen die NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen.

Der Hafen Kelheim-Saal/Donau betreibt ausschließlich Serviceeinrichtungen mit örtlicher bzw. lokaler Bedeutung, deren betriebliche und technische Standards auf den Güterverkehr ausgelegt sind.

1.2 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichungen der NBS-AT / BT erfolgen im Internet unter: www.hafen-kelheim.de.

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

Zusätzlich erhalten Zugangsberechtigte, die einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem EIU geschlossen haben, per E-Mail oder Fax Informationen zu den Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen (z. B. Zustand der Eisenbahninfrastruktur, Unregelmäßigkeiten sowie zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß der NBS-AT Ziffer 5.2.1).

Herausgeber der NBS-AT / BT:

Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

1.3 Ansprechpartner

Der Zugangsberechtigte benennt dem EIU mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einen für die vertraglichen und einen für die betrieblichen Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens mit Telefon- und Faxnummer sowie E-Mailadresse, falls vorhanden (s. Anlage 5). Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen. Die Ansprechpartner des EIU können der Anlage 5 entnommen werden.

1.4 Neufassungen der NBS-AT / BT

Neufassungen und Änderungen der Nutzungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde überprüft. Das EIU ist verpflichtet ausschließlich die von der Regulierungsbehörde nicht beanstandeten Nutzungsbedingungen zu verwenden. Von der Regulierungsbehörde akzeptierte Änderungen der Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht und gleichzeitig den Zugangsberechtigten, die bereits ein Vertragsverhältnis in Form eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem EIU begründet haben, schriftlich mitgeteilt. Die Zugangsberechtigten haben das Recht, den Infrastrukturnutzungsvertrag mit einer Frist von einem Monat zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens der bislang geltenden Nutzungsbedingungen zu kündigen. Auf dieses Sonderkündigungsrecht weist das EIU die Zugangsberechtigten besonders hin.

2 Ergänzungen der NBS-AT

2.1 Verweise auf gesetzliche Vorschriften

In den NBS-AT und NBS-BT enthaltene Verweise auf gesetzliche Regelungen beziehen sich auf die Gesetze in ihrer jeweils aktuellen Fassung.

2.2 Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen

Das EVU hat sich über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geltenden Regelwerke und Unterlagen sowie deren Aktualisierung gemäß NBS-AT Ziffer 3.1.2 zu informieren.

2.3 Mahnungen

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Punkt 4.4 der NBS-AT in Verzug, so stellt das EIU nach der ersten unentgeltlichen Zahlungsaufforderung dem Zugangsberechtigten die dadurch entstandenen Kosten in Höhe von 10,—Euro in Rechnung. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei dem EIU Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

2.4 Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung

Die Wahrnehmung von Rechten gemäß Punkt 5.5 der NBS-AT durch das EIU ist von der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters des EVU abhängig.

3 Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU setzt jeweils einen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag sowie die Zusendung der Fahrplan- und Zugdaten (s. Anlage 6) per E-Mail oder Fax an die Meldestelle der Serviceeinrichtungen, die befahren werden soll, voraus.

Mit Ende der Nutzung von Ladegleisen und Laderampen sind die Anlagen besenrein zu übergeben. Eventuelle Reinigungs- Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU entstehen, werden an das EVU nach Eingangsrechnung zzgl. 10 % Verwaltungskosten weiter verrechnet.

4 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen

4.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleisabschnitte werden dem Zugangsberechtigten vom EIU unverzüglich mitgeteilt. Darüber hinaus informiert das EIU über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung gemäß Punkt 1.2 der NBS-BT.

4.2 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss nach Punkt 2.4.2 der NBS-AT mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen des EIU kompatibel sein. Die Fahrzeuge sind mit Zug- und Rangierfunk (Kanal A 23 und in Betriebsart C Kanal 22) auszustatten.

4.3 Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb

Es gelten folgende Dispositionsregeln in aufgeführter Reihenfolge:

1. Dringliche Hilfszüge haben Vorrang vor allen anderen Fahrten,
2. Fahrplanmäßig pünktliche Züge in/aus dem Netz der DB Netz AG haben Vorrang für fahrplanmäßig unpünktlichen Zügen in/aus dem Netz der DB Netz AG,
3. Züge im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Zügen im Gelegenheitsverkehr
4. Bei nutzungskonkurrierenden Zügen des sonstigen Verkehrs, haben Züge zur direkten Belieferung von Hafensiedlern Vorrang;
5. Rangierfahrten;
6. Wagenabstellung für Ladeverkehr.

4.4 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung des EIU in der vorgegebenen Zeit freizumachen.

Benutzt der Zugangsberechtigte Infrastrukturanlagen aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird das EIU den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht oder innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist das EIU berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu räumen. Der Punkt 5.3.5 der NBS-AT bleibt unberührt.

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

4.5 Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse und Unfälle auf der Serviceeinrichtung des EIU sind dem jeweiligen örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter des EIU (s. Anlage 7) unverzüglich zu melden. Der Ereignisort darf nach einem Zwischenfall solange nicht verändert werden, bis der örtliche Eisenbahnbetriebsleiter des EIU die Unfallstelle / Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Gefährliche Ereignisse sind auch das Auffahren von Weichen.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die BUVO-NE in der jeweils aktuellen Fassung.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung gelten die folgenden Dispositionsregelungen:

Die Wiederherstellung des Betriebsflusses und die Minimierung der Gesamtverspätungen hat stets höchste Priorität.

1. Von der Infrastruktur der DB Netz AG auf die Eisenbahninfrastruktur des EIU ein- und ausfahrende Züge haben Vorrang vor Rangierfahrten,
2. Rangierfahrten.

5 Entgeltgrundsätze

Die Entgelthöhe für die Benutzung der gesamten Serviceeinrichtung regelt die Liste der Entgelte (Anlage 8).



Anlage 3

Bedienungsanweisung

für den

Bahnanschluss am Hafen Kelheim/Saal

(PA 27/162-2)

Stand: 02.11.2011

Hauptanschießer: Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim (Hafenverwaltung)

Nebenanschießer: Kelheim Fibres GmbH
Süd-Chemie AG
Chemie Kelheim GmbH
Fichtl (Hauptbetrieb Saal/D., Pechackerstraße)
Kürzl

Mitbenutzer: BLG
Fichtl (Außenbetrieb, Kelheim, Hafenstraße)
Gimborn
Osterhuber
RVB
TKB

Im Gleisanschluss gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik

AEG	Allgem. Eisenbahngesetz
BayESG	Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz
EBOA	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Obri-NE	Oberbau Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
DS 301	Signalbuch Deutsche Bahn AG
408	Züge fahren und Rangieren Konzernrichtlinie Deutsche Bahn AG hier: Rangieren – 408.0801 : 408.0841
DS915/1	Bremsen im Betrieb
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschrift (vormals VBG 11)

Die Bedienungsanweisung gilt mit Abschluss des Infrastrukturbenutzungsvertrages zwischen den Vertragspartnern als vereinbart.

Verteiler:

- Anschließter
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt
- EVU
- Nebenanschließter
- Mitbenutzer (Hafenansiedler)

Abkürzungen:

Bf	Bahnhof
Bü	Bahnübergang
Baust	Baustelle
Brgew	Bremsgewicht
EBB	Eisenbahnbeauftragter
Fdl	Fahrdienstleiter
gesp	gesperrt
Gl	Gleis
Gz	Güterzug
Lü	Lademaßüberschreitung
Rb	Rangierbegleiter
Rg	Rangierer
Rgd	Rangierdienst
Tfz	Triebfahrzeug
W	Weiche
Wg	Wagen

Rufnummern der Ansprechpartner

Hauptanschießer	
Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim	09441/6882-0, Fax: 09441/6882-10
Eisenbahnbeauftragter (EBB)	09441/6882-13 od. 0171/55 78 752
EBL, H. Von Ramm-Hagenauer	09441/6882-21 od. 0160/8850631
EBL, Vertreter H. Rohn	09441/6882-21 od. 0170/8571284

<i>Nebenanschießer</i>	
Kelheim Fibres GmbH	09441/99-0
EBL	09441/99-220
EBL, Vertreter	09441/99-310
Süd-Chemie AG Werk Kelheim	09441/295070
Chemie Kelheim GmbH	09441/709-0
EBL Herr Henkel	09441/709-16
Fichtl	
EBL Herr Alexander Fichtl	09441/6863-18
Stellv. EBL Herr Feldbauer	09441/6863-0
Kürzl	09441/67010

Mitbenutzer (Hafenansiedler)	
BLG	09441/6869-0
Fichtl	09441/6863-0
Osterhuber	09441/6868-0
RVB	09441/709-60
TKB	09441/8109-0

EVU	
DB Schenker Rail – Disponent Regensburg-Ost	0941/500-515 oder Arcor: 9692/515 Fax: 0941/500-326
Transport-Management München (TM)	089/1308-1093 oder Arcor: 962/1093
DB Netz AG	
Notfallleitstelle München	089/1308 71111
Fdl	0151/ 27 40 18 34

Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Gleisanschlusses
2. Durchführung der Bedienung
3. Regelungen für die Auftragsbearbeitung im Anschluss
4. Aufgaben des Anschliebers und der Mitbenutzer (Hafenansiedler) bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU
5. Sonstige Aufgaben des Anschliebers

1. Beschreibung des Gleisanschlusses

- 1.1 Der Hafen Kelheim/Saal schließt über die Anschlussweiche 101, (Schienenstoß West) bei km 1,346 der still gelegten Bahnlinie Saal - Kelheim an das öffentliche Bahnnetz der DB Netz AG an. Die Eisenbahninfrastruktur des Hafens Kelheim-Saal besteht aus:

Gleis	Nutzlänge m	Nutzung	Neigungsver- hältnisse ‰	Nutzer	Hemmschuh- form
Zufahrtsgleis	320	Zufahrt	0 bis 22,6	EVU Hafenverwaltung Nebenanschießer Mitbenutzer	Einheitsform
Einfahrtsgleis	106	Zuführungsgleis	0	EVU Hafenverwaltung Nebenanschießer Mitbenutzer	Einheitsform
Abstellgleis AG 1	112,7	Abstellung und Zustellung	bis zu 3,8	EVU Hafenverwaltung Nebenanschießer Mitbenutzer	Einheitsform
Abstellgleis AG 2	136	Abstellung und Zustellung	bis zu 3,1	EVU Hafenverwaltung Nebenanschießer Mitbenutzer	Einheitsform
Abstellgleis AG 3	106	Abstellung und Zustellung	0	EVU Hafenverwaltung Mitbenutzer	Einheitsform
Wassergleis	447 177 (versperrt)	Zustellgleis	unter 2,5	EVU Hafenverwaltung Mitbenutzer	Einheitsform
Landgleis*	323	Zustellgleis	unter 2,5	EVU Hafenverwaltung Mitbenutzer	Einheitsform

* Zwischen Weichen 8 und 11 befinden sich im Gleisbereich eine Schüttgasse und eine Trichteranlage

1.2 Neigungsverhältnisse:

Von Weiche 2 a/b	bis Bü 1	22,6 ‰
von Bü 1	bis Bü 2	17,8 ‰
von Weiche 5	bis Bü 3	2,5 ‰
Bü 3	bis Gleisabschluss	< 2,5 ‰
AG 1 von Weiche 2 b Grenzzeichen bis Prellbock		3,8 ‰
AG 2 von Weiche 1 c Grenzzeichen bis Prellbock		3,1 ‰

Weichen- und Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von
W 1 a, 1 b	ortbedient/schlüsselabhängig	EVU
W 1 c	ortsbedient	
W 2 a	ortsbedient	EVU
W 2 b	ortsbedient	EVU
W 3	versperrt	Hafenverwaltung
W 4 – W 6	ortsbedient	EVU
W 7	versperrt	Hafenverwaltung
W 8 – W 11	ortsbedient	EVU

1.3 Aufbewahrung Weichen- und Torschlüssel und Sicherungsmittel

Die Weichen 3 und 7 sind mit Weichenschloss versperrt, Schlüssel bei der Hafenverwaltung.

Je 2 Hemmschuhe für Rillengleise im Ständer bei TKB, Fichtl, Osterhuber und BLG, sowie 2 Hemmschuhe zwischen Einfahrgleis und AG 3, 2 Hemmschuhe für AG 1 und 2 Hemmschuhe für AG 2.

Die Schlüssel für Tore 3 und 4 befinden sich bei der Firma BLG.

1.4 Übergabestellen und Bedienungsbereich

Die Übergabestellen und der Bedienungsbereich richten sich nach der jeweiligen Verwendungsstelle.

1.5 Halbmesser von Gleisen mit weniger als 150 m

Zwischen W 5 und W 6 $R = 137 \text{ m}$

Aufgrund des Halbmesser von 137 m sind alle Wagen vor dem Befahren des Gleisradius lang zu kuppeln

1.6 Signalanlagen

keine

1.7 Bahnübergänge

- mit technischer Sicherung: keine

- ohne technische Sicherung: 7 Bü mit Andreaskreuz Bü 1, Bü 2, Bü 2a, Bü 3, Bü 4, Bü 5, Bü 6

- durch Posten zu sichern: Bü 1 – 6 (km 0,304//0,363//0,511//0,714//0,872//0,963//1,226)

1.8 Oberleitungsanlagen

Keine

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Keine

1.10 Brücken, Durchlässe

Hopfenbachbrücke zwischen W 2 a/b und Bü 1
 Siloanlage Fa. Osterhuber zwischen W 8 - W 11

1.11 Telekommunikationsanlagen

Rangierfunk Kanal „C“

Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnanschluss sind vom Rb mündlich oder telefonisch umgehend dem Eisenbahnbeauftragten bei der Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden; sonstige Meldungen innerhalb des EVU bleiben unberührt.

1.12 Einfriedungen und Tore

Tor 1 (Einfahrtstor nach Bü 1)	km 0,315:	
Tor 2 (zwischen Weiche 5 und 6)	km 0,711:	
Tor 3 (bei Firma BLG)	km 1,242:	Schlüssel bei BLG
Tor 4 (bei Fa. BLG)	km 1,324:	Schlüssel bei BLG
Absperrkette vor Weiche 6	km 0,766	

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter (sofern vom EVU zu schalten)

Entfällt

1.14 Betriebseinschränkungen

Die Zuführung von Laes für die Firma BLG hat über das Wassergleis zu erfolgen.

Zugelassene Radsatzlasten:	22,5 t	Streckenklasse D 4
zugelassen Meterlasten:	8,0 t	

- Silo westlich Weiche 6
 Abstand zu Gleismitte links des Gleises = 2070 mm, Sollmaß = 2200 mm
- Im Bereich der Lichtraumeinschränkungen (siehe Gleisschemaplan Anlage 4) ist die Benutzung der Trittbretter verboten.

1.15 Verladeeinrichtungen

1. Hochsilo km 0,720
2. Trichter vor W 6 ca. km 0,900
3. Fa. Osterhuber: Schüttgasse mit Förderband und Rohrbefüllung km 1,100
4. Fa. BLG: 2 Kopframpen am östl. Ende Land- und Wassergleis km 1,498

1.16 Krananlagen

Entlang des Wassergleises befinden sich die Gleisanlagen der Hafenkräne. Bei Kranumschlag ist gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich (siehe 2.4 Absatz 2.)

1.17 Asphaltierte Ladebereiche

Die Gleisbereiche ab Weiche 5 bis Ende Gleis (Kopframpen bei Fa. BLG) sind überfahrbar für Kraftfahrzeuge gestaltet; es ist erhöhte Aufmerksamkeit auf diesen Verkehr zu nehmen.

2. Durchführung der Bedienung

2.1 Verständigen über die Bedienung

Neben den Nebenanschießern und Mitbenutzern ist eine Verständigung der Hafenverwaltung Kelheim/Saal über Bedienungsfahrten erforderlich.

Der Gleisanschluss wird regelmäßig nach dem jeweils gültigen Bedienungsplan von DB Schenker Rail Deutschland AG bedient, der von DB Schenker Rail Deutschland AG aufgestellt und dem Anschließer mitgeteilt wird.

Im gegenseitigen Benehmen zwischen Hauptanschießer, Nebenanschießern, Mitbenutzer (Hafenansiedler), DB Schenker Rail Deutschland AG und anderen EVU können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen (auch über Sonderleistungen wie Wiegen von Wagen, Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) sind an das EVU zu richten.

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Zwischen der Anschlussweiche 101 und der DKW 1 a/b besteht Folgeabhängigkeit. Bei der DKW 1 a/b befindet sich eine Weichenschlüsselbude (Wb II), welche die elektrische Schlüsselsperre für den Schlüssel zur Weiche 101 enthält. Die Weichen 101 und DKW 1 a/b sind über Riegelschlösser mittels dieser elektrischen Schlüsselsperre signalabhängig gemacht. Die Freigabe des Schlüssels für die Weiche 101 ist beim Fahrdienstleiter Bf Saal (Donau) fernmündlich anzufordern. Nach Beendigung der Bedienung des Gleisanschlusses ist die Grundstellung der Weichen wieder herzustellen.

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Bedienungsfahrten sind mit Personal der EVU und in der Regel als geschobene Rangierfahrt ab Bahnhof Saal (Donau) durchzuführen.

Vor der Einfahrt in den Anschluss muss der Rb das Gleistor nach BÜ 1 und nach W 5 öffnen und profilfrei festlegen. Nach der Bedienung sind die Tore wieder zu schließen.

Das Öffnen und Festlegen des Gleistores BLG obliegt dem Kunden.

Vor der Weiche 6 befindet sich zum Schutz des Weichengestänges vor Lkw-Überfahrung eine Absperrkette, die nach jeder Bedienung wieder einzuhängen ist.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten.

Die Rückfahrt aus dem Gleisanschluss darf nur nach vorheriger Zustimmung des Fahrdienstleiters Saal/Donau erfolgen.

Die Wagen müssen so abgestellt werden, dass die Bü frei sind, eine verladegerechte Stellung ist durch An-/Nebenanschließer und Mitbenutzer in eigener Regie zu regeln.

Die von DB Schenker Rail Deutschland AG bereitgestellten Wagen kommen/werden je nach Verlade-/Entladeprogramm von den Nebenanschließern/Mitbenutzern mit eigenen Rangiermitteln verzogen.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Rb Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Bei Kranumschlag ist der Kranführer vom Rb zur Einstellung der Arbeiten während der Durchfahrt der Rangierabteilung durch Achtungspfeiff aufzufordern, die Einstellung der Krantätigkeiten ist durch gegenseitiges Handzeichen zu bestätigen.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rb prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

Mängel sind unverzüglich an den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) bei der Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden (Nur für DB Schenker Rail Deutschland AG: Meldung über den Dispo Regensburg-Ost).

2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist auf dem Zuführungsgleis bis W 101 mit höchstens 25 km/h, im Anschlussbereich vorsichtig mit höchstens 10 km/h durchzuführen. Die Geschwindigkeit ist betriebsbedingt zu ermäßigen.

Besondere Vorsicht ist wegen des Lkw-Verkehrs auf den Lagerplätzen mit Gleisüberfahrten geboten. Im Anschluss hat der Schienenverkehr Vorrang. Dies ist durch Hinweisschilder gekennzeichnet.

2.7 Rangierseite

Vor Beginn der Rangierarbeiten ist zwischen Rb und Triebfahrzeugführer die Rangierseite zu vereinbaren.

2.8 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Fahrzeuge müssen grundsätzlich an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen werden und die Bremsen eingeschaltet sein.

Bedienung AG 1 bis zur W 2a/b:

Es dürfen höchstens 30 Fahrzeugachsen ungebremst bewegt werden. Je weitere angefangene 8 Fahrzeugachsen ist eine wirkende Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen oder wenn keine Druckluftbremse angeschlossen werden kann eine Wagenfeststellbremse zu bedienen.

Bedienung ab W 2a/b:

Es dürfen bis zu 4 Fahrzeugachsen ungebremst bewegt werden. Je weitere angefangene 2 Fahrzeugachsen ist eine wirkende Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen oder wenn keine Druckluftbremse angeschlossen werden kann, eine Wagenfeststellbremse zu bedienen.

Vor Beginn der Rangierfahrt hat der Rb eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.9 Befahren von Bahnübergängen

Die Bahnübergänge 1, 2, 2a, 3, 4, 5 und 6 sind durch Mitarbeiter des EVU mit Posten zu sichern.

2.10 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.11 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Stellung der Wagen je nach Verwendungsstelle

2.12 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

entfällt

2.13 Bedienen der Verladeeinrichtungen

entfällt

2.14 Abstellen und Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Das Kuppeln und Festlegen der Wagen obliegt dem Rangierpersonal.

Je angefangene 400 t oder 20 Achsen ist eine Feststellbremse anzuziehen. Eine Feststellbremse dürfen sie ersetzen durch Auflegen eines doppelseitig wirkenden Radvorlegers oder durch Auflegen je eines Hemmschuhs oder eines einseitig wirkenden Radvorlegers aus beiden Richtungen unter einem Rad oder Drehgestell. Das Auflegen zwischen den Achsen eines Drehgestells ist verboten.

In den Neigungsabschnitten ($> 2,5 \text{ ‰}$) dürfen Wagen, auch vorübergehend (Ausnahme besteht in den Abstellgleisen AG 1 und AG 2), nicht abgestellt werden.

2.15 Bedienen von Nebenanschießern und Mitbenutzern

Die Bedienung der Nebenanschießer ist durch das EVU in gesonderten Anweisungen zu regeln, die die Mitbenutzer betreffenden Bestimmungen sind im Text dieser Anweisung genannt.

3 Regelung für die Auftragsbearbeitung im Anschluss

Wird für die Nebenanschießer und Mitbenutzer gesondert geregelt.

4 Aufgaben des Anschließers und der Mitbenutzer (Hafenansiedler) bei der Bedienung von zwei oder mehreren EVU

Die Hafenverwaltung Kelheim/Saal verständigt alle Beteiligten im Hafenanschluss über die Bedienung. Wird ein Gleisanschluss noch von anderen EVUen bedient, so liegt die Verantwortung für die Abstimmung der betrieblichen Abläufe bei der Hafenverwaltung. Die Hafenverwaltung stellt sicher, dass

- a) die beteiligten EVUen informiert sind,
- b) die Schnittstellen zwischen den EVUen klar definiert sind und
- c) die betrieblichen Abläufe vor Ort so abgestimmt sind, dass es zu keinen Behinderungen oder Gefährdungen zwischen den EVUen kommt.

5 Sonstige Aufgaben des Anschließers

- 5.1** Der bediente Anschließer sowie die Nebenanschießer und Mitbenutzer haben alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das jeweilige EVU und die Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden.

Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an das EVU erstattet werden, so kann diese Meldung auch an den Rb übermittelt werden.

- 5.2** Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.
- 5.3** Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.
- 5.4** Mitarbeiter des Anschließers bzw. der Mitbenutzer, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen oder von ihnen zurückzutreten. Der Kranbediener hat nach Aufforderung der Rangierabteilung mit Zp1 (Achtungspfeiff) das Überkranen der Gleise bis zu Beendigung des Rangiergeschäfts einzustellen. Die Einstellung der Krantätigkeit ist durch gegenseitiges Handzeichen zu bestätigen.

- 5.5** Die Rangierwege sind verkehrssicher zu halten.
- 5.6** 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.
- 5.7** Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.
- 5.8** Die Mitbenutzer werden regelmäßig über das Rangieren von Waggonen mittels Hand oder Kraftfahrzeugen unterwiesen.
- 5.9** Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung

Der Mitbenutzer BLG hat sicherzustellen, dass das Gleistor zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilmäßig festgelegt ist.

Bei Dunkelheit schalten die Nebenanschießer und Mitbenutzer soweit vorhanden für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein. Die Beleuchtung an den Krananlagen ist durch Dämmerungsschalter geregelt.

- 5.10** Ein- und Ausschalten der Stromversorgung der Oberleitung entfällt
- 5.11** Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge entfällt
- 5.12** Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen halten die Nebenanschießer an der Übergabestelle und die Mitbenutzer an den Ladestellen ausreichende Sicherungsmittel bei km 0,438//1,036//1,142//1,242 AG 1 und AG 2 bereit (im Gleisschemaplan gekennzeichnet).

- 5.13** Kuppeln der Wagen

Sofern der Anschließter bzw. Nebenanschießer/Mitbenutzer Rangierbewegungen vornimmt, sind die zur Abholung bereit gestellten Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen festzulegen und durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden. Die Luftschläuche der Wagen sind, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter einzuhängen. Nicht benutzte Schraubenkupplungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen. Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

Näheres regelt die jeweilige Bedienungsanweisung der Nebenanschießer.

Kelheim, 02.11.2011

Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

Engl
EBB



Anlage 5

Stand: 02. November 2011

Betriebsabwicklung Bahnverkehre im Hafen Kelheim-Saal a.d. Donau

Ansprechpartner

Der Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim wird von DB Schenker Rail zu festgelegten Regelzeiten (Bedienungs- und Rangierfahrten) bedient.

Regelzeiten DB Schenker Rail:

Mo. – Fr.	6.00 – 7.00 Uhr und 16.00 - 17.00 Uhr
Sa.	6.00 – 7.00 Uhr
So.	keine

Anfallende Bedienungen von DB Schenker Rail außerhalb der vorgenannten Zeiten sind mit dem Zweckverband abzusprechen.

Weitere EVU müssen außerhalb dieser Zeiten ihre Bedien- und Rangierfahrten durchführen. Hierzu ist der EBL des Zweckverband Hafen Kelheim mindestens am Vortag spätestens 14.00 Uhr per Mail oder Fax zu informieren.

➤ Rufnummern

ZV Hafen Kelheim-Saal a.d. Donau

EBL ZV Hafen	09441 / 68 82-21 oder 0160 / 88 50 631
Mail	hagenauer@hafen-kelheim.de
Stellv. EBL ZV Hafen	09441 / 68 82-21 oder 0170 / 85 71 284
Mail	rohn@hafen-kelheim.de

➤ Rufnummern

DB Schenker Rail

Disponent Z Regensburg Ost:	0941 / 500515 Fax 0941 / 500326
Rangierdienst DB Schenker Rail: Bahnhof Saal/D.	09441 / 64 14 78 Fax:09441 / 64 18 95 (nicht immer besetzt)

➤ Rufnummern

HTRS Süd GmbH

Leitung	08224 / 968 43 10 oder 0173 / 968 19 17 Fax: 08224 / 968 43 20
---------	---

**Anlage 6**

Stand: 02. November 2011

Anmeldung
für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Kelheim/Saal
Anmeldung der Ankunft und Abfahrt

Meldendes EVU:	
Ansprechpartner / Telefonnummer:	
Abstellung im Gleis des Mitbenutzers:	

Ankunft		Abfahrt	
Kennzeichen Tfz:		Kennzeichen Tfz:	
Datum:		Datum:	
Uhrzeit:		Uhrzeit:	
Traktion Typ/Anzahl:		Traktion Typ/Anzahl:	
Anzahl der Waggons:		Anzahl der Waggons:	
Anzahl der Achsen:		Anzahl der Achsen	
Gesamtlänge des Zuges:		Gesamtlänge des Zuges:	
Gesamtgewicht der Ladung:		Gesamtgewicht der Ladung:	
Anzahl der Waggons leer:		Anzahl der Waggons leer:	
Anzahl der Waggons beladen:		Anzahl der Waggons beladen:	
Lademaßüberschreitung: <small>wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt</small>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	Lademaßüberschreitung: <small>wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt</small>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
Gefährliche Güter, welche eine gesonderte Behandlung erfordern <small>wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt</small>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	Gefährliche Güter, welche eine gesonderte Behandlung erfordern <small>wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt</small>	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>

Ort, Datum:	
Unterschrift:	



Anlage 7

Unfallmeldetafel

Betriebsstelle: Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

1. **Ruhe bewahren - Überblick verschaffen!**
2. Unfallstelle sichern!
Nachbargleise oder Straße beeinträchtigt?
3. Gleisperrung veranlassen
4. **Verletzte?**
Krankenwagen anfordern (siehe nächste Seite)
Erste Hilfe leisten! (Verbandskasten auf dem Triebfahrzeug)
5. **Feuer oder Feuergefahr?**
Feuerwehr anfordern (siehe nächste Seite)
Feuer bekämpfen (Löcher auf Triebfahrzeug, im Gepäckwagen, im Dienstraum)
6. Unfallmeldestelle verständigen:
EBL verständigen, dabei angeben:
Personenschäden?
gefährliche Stoffe freigeworden (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel)?
Grundwasser gefährdet?
7. Polizei verständigen*

* Die Polizei ist zu verständigen bei

- a) jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt ist,
- b) Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, wenn dies im Interesse der Hafenverwaltung liegt, z. B. bei Fahrerflucht oder wenn, bei Verdacht auf Alkoholeinfluss, eine Blutprobe entnommen werden muss,
- c) Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens,
- d) Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten,
- e) Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, z. B. Schießen und Werfen auf Züge und Signale. Eingriffen in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigungen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und anderen vorsätzlichen Gefährdungen des Bahnbetriebs sowie Anschlägen gegen Menschen auf Bahngebiet, Brandstiftungen,
- f) Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen.

Zuständigkeitsbereiche und Anschriften

Name	Anschrift	Telefon	Fax
Eisenbahnbetriebsleiter Peter von Ramm-Hagenauer	Hopfenbachweg 4 93309 Kelheim	dienstl.: 09441/6882-21 mobil: 0160 / 88 50 631 privat: 09453/310996	09441/6882-10
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter Markus Rohn	Hopfenbachweg 4 93309 Kelheim	dienstl.: 09441/6882-21 mobil: 0170 / 85 71 284 privat: 09441/28773	09441/6882-10
Regierung von Oberbayern Dipl.-Ing. (FH) Stefan Mayer	Maximilianstraße 39 80538 München	089/ 2176-2337	089/2176- 402391
Eisenbahnbundesamt	Eilgutstraße 2 90443 Nürnberg	0911/2493-0	0911/2493-150
Eisenbahnbundesamt außerhalb der Bürozeit	Die Rufnummer des Bereitschaftshabenden des EBA kann per Fax unter der Rufnummer 0228/98 26 112 abgerufen werden.		
DB-Netz AG	Notfallmeldestelle Saal/D.	0151 / 27 40 18 34	
Rettungsdienst - Polizei - Feuerwehr			
Notruf - Polizei		110	
Notruf – Feuerwehr, Rettungsdienst, Notarzt	Kelheim	112	
Rettungsleitstelle	Landshut	19 222	
Polizeiinspektion	Kelheim	09441/5042-0	09441/5042-199
Wasserschutzpolizei	Regensburg	0941/506-2472	0941/506-2479
<i>Eisenbahnverkehrsunternehmen</i>			
DB Schenker Rail	Disponent Regensburg-Ost	0941/500-515 oder 0941/500-329	0941/500-326
HTRS Süd GmbH	Einsatzleitung	08224/96843-13	08224/96843-20

Ereignisse melden - Übersicht der Sofortmeldungen

Sofortmeldungen der Betriebsleitung an die zuständige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes

Ereignis	Meldekriterien
Bahnbetriebsunfälle	
Jeder Bahnbetriebsunfall	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Entgleisung Zusammenstoß Aufprall Zusammenprall Sonstiger Bahnbetriebsunfall	- wenn ein Mensch getötet oder schwer verletzt wurde - wenn mindestens fünf Menschen leicht verletzt wurden - wenn gefährlicher Stoff frei wurde
Gefahrgutunfall	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Personenunfall (ausgenommen Freitod und Fälle, die auf unberechtigtes Betreten von Bahnanlagen zurückzuführen sind.)	- wenn ein Mensch getötet oder schwer verletzt wurde - wenn mindestens fünf Menschen leicht verletzt wurden
<i>Gefährliche Unregelmäßigkeiten</i>	
Jede gefährliche Unregelmäßigkeit (auch bei gefährlichem Eingriff in den Eisenbahnbetrieb **)	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Befahren eines nicht gesicherten Bahnüberganges	- wenn eine Personengefährdung eintrat

* Öffentliches Aufsehen liegt vor, wenn

- Vertreter der überregionalen Presse (auch Rundfunk und Fernsehen) am Ereignisort anwesend sind,
- aus Anlass des Ereignisses eine Pressemeldung abgegeben wird,
- nicht absehbare Schäden für Dritte oder die Umwelt entstanden sind,
- hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens betroffen sind.

** Ein gefährlicher Eingriff in den Eisenbahnbetrieb liegt z. B. vor, bei

- Beseitigung, Beschädigung oder Zerstörung von Bahnanlagen oder Bahnfahrzeugen,
- Bereiten von Hindernissen,
- Geben von falschen Zeichen oder Signalen

Wichtige Punkte

- Unfallzeitpunkt
- Beteiligte
- Spuren und Beweisstücke sichern
- Fotografien
- Zeugen ermitteln
- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Betroffene EVU verständigen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an Aufsichtsbehörde
- Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren
- Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes
- Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder einer anderen Bahn betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung, Verkehren eines Gerätewagens):
Meldung an Übergangsbahnhof
- Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind:
Meldung an Zollamt
- Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen
- Auf Anordnung des EBL:
Gerätewagen anfordern
- Auf Anordnung des EBL:
Straßenkran anfordern



Anlage 8

Stand 01. Januar 2018

Liste der Entgelte

1. Für die Benutzung der Infrastruktur des Hafens entrichtet das EVU ein Entgelt. Dieses beträgt für jeden über die Infrastruktur des Hafens transportierten beladenen Wagen:

- a) für zweiachsige Wagen 10,00 Euro/pro Wagen
- für vierachsige Wagen 15,00 Euro/pro Wagen

b) bei Containertransporten wird das Entgelt nicht per Wagen sondern per Container berechnet und zwar für volle und leere Container.
Es beträgt einheitlich pro Container 7,50 Euro

c) Sofern Wagen bereits entgeltpflichtig in den Hafen einfahren und nach Entladung unmittelbar wieder beladen werden, beträgt das Entgelt 60 % des unter a) u. b) genannten Betrages.

Die Entgelte verstehen sich zuzüglich des jeweils geltenden Umsatzsteuersatzes.
Die Abrechnung erfolgt monatlich. Der Hafen ist berechtigt, durch Einsichtnahme der entsprechenden Unterlagen, die Aufzeichnungen zu kontrollieren.

2. Sonstige Leistungen und Lieferungen des Hafens sind zusätzlich vom EVU zu vergüten.

3. Bei Zahlungsverzug werden Verzugszinsen gemäß §§ 247, 288 Abs. 2 BGB in Rechnung gestellt.