



**ROSTOCKER FRACHT-
UND FISCHEREIHAFEN**



Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der RFH GmbH

Gültig ab 1. Januar 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Informationen	4
2.	Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)	5
2.1	Verzeichnis der Abkürzungen	6
2.2	Zweck und Geltungsbereich	7
2.3	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	7
2.3.1	Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigung.....	7
2.3.2	Haftpflichtversicherung.....	8
2.3.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis.....	8
2.3.4	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	8
2.3.5	Sicherheitsleistung.....	9
2.4	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	9
2.4.1	Allgemeines.....	9
2.4.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens.....	10
2.5	Nutzungsentgelt	10
2.5.1	Bemessungsgrundlage.....	10
2.5.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	10
2.5.3	Umsatzsteuer.....	10
2.5.4	Zahlungsweise.....	10
2.5.5	Aufrechnungsbefugnis.....	10
2.6	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	11
2.6.1	Grundsätze.....	11
2.6.2	Information bei Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	11
2.6.3	Störung in der Betriebsabwicklung.....	11
2.6.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	12
2.6.5	Mitfahrt im Führerraum.....	12
2.6.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur.....	12
2.6.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	13
2.7	Haftung	13
2.7.1	Grundsätze.....	13
2.7.2	Mitverschulden.....	13
2.7.3	Haftung der Mitarbeiter.....	13
2.7.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher.....	13
2.7.5	Abweichungen von vereinbarten Nutzung Schieneninfrastruktur.....	14
2.8	Gefahren für die Umwelt	14
2.8.1	Grundsatz.....	14
2.8.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	14
2.8.3	Bodenkontamination.....	14
2.8.4	Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer.....	14
3.	Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil (NBS-BT)	15
3.1	Allgemeines	16
3.1.1	Abkürzungen.....	16
3.1.2	Rechtliche Grundsätze.....	16
3.1.3	Anwendungsbereich und Definition.....	16
3.2	Eisenbahninfrastruktur	16
3.2.1	Lage der Eisenbahninfrastruktur.....	16
3.2.2	Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur.....	16

3.3	Zugang zur Eisenbahninfrastruktur	17
3.3.1	Antragstellung.....	17
3.3.2	Infrastrukturnutzungsvertrag	17
3.3.3	Prioritäten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	17
3.4	Erweiterte Haftung.....	17
3.4.1	Sachschäden.....	17
3.4.2	Ansprüche Dritter an das EVU	17
3.5	Hafensicherheit entsprechend ISPS-Code.....	18
3.6	Betriebsdienst.....	18
3.6.1	Grundsatz	18
3.6.2	Einweisung	18
3.6.3	Sprechfunk	18
3.6.4	Gefahrgut	18
3.6.5	Auszüge aus der Dienstordnung nach BOA.....	18
3.7	Betriebszeiten	19
3.8	Kontaktaufnahme	19
	 Anlagen	
	Anlage 1 – Liste der Entgelte.....	20
	Anlage 2 – Auszüge aus der Dienstordnung.....	22
	Anlage 3 – Lageplan.....	25

1. Allgemeine Informationen

- 1.1 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) berücksichtigen die Benutzungsbedingungen nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)
- 1.2 Zusätzlich enthalten die NBS Angaben, die für den Zugangsberechtigten von Interesse sind und sein können. Weitere Informationen können sie unter den in Punkt 3.8 angegebenen Kommunikationsmöglichkeiten erfragen.
- 1.3 In den NBS informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz sowie mögliche Zusatz- und Nebenleistungen.
- 1.4 Diese NBS werden im Internet auf der Homepage der Gesellschaft veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.
- 1.5 Der Allgemeine Teil der NBS (NBS-AT) entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) empfohlenen Fassung vom 13. September 2007.
- 1.6 Die NBS wurden im Januar 2014 überarbeitet und aktualisiert.



**ROSTOCKER FRACHT-
UND FISCHEREIHAFEN**

2. Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil (NBS-AT)

Stand: 13. September 2007

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) empfiehlt Eisenbahninfrastrukturunternehmen die nachstehenden „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (NBS-AT)“, unverbindlich zur Verwendung für die gesamte Geschäftsverbindung mit Zugangsberechtigten, die sich aus der Nutzung von Serviceeinrichtungen und der Erbringung von Leistungen ergeben. Den Adressaten steht es frei, der Empfehlung zu folgen oder andere Nutzungsbedingungen zu verwenden.

2.1 Verzeichnis der Abkürzungen

Abl	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	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
EIS	Eisenbahninfrastruktur
ESBO	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
ISNV	Infrastrukturnutzungsvertrag
KonVE IV	Konventioneller Verkehr – Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
NBS-AT	Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RFH	Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
RID	Ordnung für die Internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S	Seite
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z.B.	zum Beispiel

2.2 Zweck und Geltungsbereich

- 2.2.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 2.2.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung RFH und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergeben.
- 2.2.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Serviceeinrichtung RFH.
- 2.2.4 Die Bestimmungen, betreffend Zugangsberechtigte und EVU, gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2.3 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.3.1 Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigung

- 2.3.1.1 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,
 - 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 oder einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.
- 2.3.1.2 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 zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen, im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG,
 - 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 oder einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 14 Abs. 7 AEG.
- 2.3.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung, kann der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.
- 2.3.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung, teilt das EVU dem Betreiber der Serviceeinrichtung RFH unverzüglich schriftlich mit.

2.3.2 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 – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), nach Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

2.3.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 2.3.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss,
- soweit ein interoperable Schieneninfrastruktur im Sinne der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6) oder der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 110 vom 20.04. 2001, S. 1) benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts.
 - im Übrigen, die Anforderungen der EBO / ESBO bzw. BOA / EBOA erfüllen, und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis (z.B. gemäß VDV-Schrift 753).
- 2.3.3.3 Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH vermittelt (selbst oder durch Dritte) dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z.B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen.
- Ergänzend zu diesem Punkt Anlage 1 Punkt 4.1 NBS-BT

2.3.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.3.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung des Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden bau- und Betriebsordnung (EBO) 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.
- 2.3.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.6.3
- 2.3.4.3 Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.3.4.1 und 2.3.4.2 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege nach.

2.3.5 Sicherheitsleistung

- 2.3.5.1 Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.3.5.2 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 Monatsentgeltes oder
 - bei Antrag auf Einleitung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.3.5.3 Angemessen sind monatlichen Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlichen 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 Monatsentgeltes abzustellen.
- 2.3.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- 2.3.5.5 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlungen des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

2.4 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

2.4.1 Allgemeines

- 2.4.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 2.4.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten, ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen, die Betriebsvorschriften des Betreibers der Serviceeinrichtung RFH. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z.B. Dienstordnung, Bahnhofsverordnungen, Lage- und Abstellpläne), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Er kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des Betreibers der Serviceeinrichtung RFH sind.
- 2.4.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Serviceeinrichtung RFH auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

2.4.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, kann der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH im Rahmen des § 9 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- Der Betreiber der Schienenwege soll Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich aufnehmen. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.3.3

2.5 Nutzungsentgelt

2.5.1 Bemessungsgrundlage

2.5.1.1 Grundlagen der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege.

- Ergänzend zu diesem Punkt Anlage 1 Punkt 3 NBS-BT

2.5.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommenen Leistungen, kann der Betreiber der Schienenwege ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

2.5.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Serviceeinrichtung RFH eingeräumt Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und seit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber der Schienenwege.

2.5.3 Umsatzsteuer

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

2.5.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen 14 Tage nach Rechnungsstellung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen.

2.5.5 Aufrechnungsbefugnis

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

2.6 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

2.6.1 Grundsätze

- 2.6.1.1 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.
- 2.6.1.2 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
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.8
- 2.6.1.3 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.
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.8

2.6.2 Information bei Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

- 2.6.2.1 Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
- den Zustand er benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, welche die Serviceeinrichtung RH betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen. (z.B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.
- 2.6.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:
- die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zuggewicht, Veränderungen gegenüber Nutzung der Serviceeinrichtung RFH),
 - etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z.B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

2.6.3 Störung in der Betriebsabwicklung

- 2.6.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von der vereinbarten Nutzung der Serviceeinrichtung RFH sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung), informieren sich der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betrieblichen Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 2.6.3.2 Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.

- 2.6.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen gegen Kostenerstattung zugänglich gemacht.
- 2.6.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH Maßnahmen anordnen, die von der vertragsgemäßen Erfüllung des ISNV abweichen.
- 2.6.3.5 Das zugangsberechtigte 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 Serviceeinrichtung RFH nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z.B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH jederzeit berechtigt die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers, zu beseitigen (z.B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 2.6.3.6 Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs- und Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

2.6.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH 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 Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

2.6.5 Mitfahrt im Führerraum

Der Betreiber der Schienenwegen 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 2.6.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

2.6.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH 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 Änderung informiert er die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

2.6.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 2.6.7.1 Der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Er führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 2.6.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert der Betreiber der Schienenwege das EVU unverzüglich.

2.7 Haftung

2.7.1 Grundsätze

- 2.7.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.4.1
- 2.7.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.
- 2.7.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,00 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zu Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.
- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Punkt 3.4.1

2.7.2 Mitverschulden

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

2.7.3 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.

2.7.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Serviceeinrichtung RFH oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weiter EVU die betreffende Serviceeinrichtung RFH mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.

- 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 Serviceeinrichtung RFH in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

2.7.5 Abweichungen von vereinbarten Nutzung Schieneninfrastruktur

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung der Schieneninfrastruktur 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 nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

2.8 Gefahren für die Umwelt

2.8.1 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.

2.8.2 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 Betreibers der Serviceeinrichtung RFH 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 Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

2.8.3 Bodenkontamination

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 2.7.4

2.8.4 Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

Ist der Betreiber der Serviceeinrichtung RFH als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 2.6.4



**ROSTOCKER FRACHT-
UND FISCHEREIHAFEN**

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

3.1 Allgemeines

3.1.1 Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BOA	Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ISNV	Infrastrukturnutzungsvertrag
RFH	Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

3.1.2 Rechtliche Grundsätze

Auf der Serviceeinrichtung RFH ist die BOA gültig. Für die Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen, für die Bereiche EVU und EIU ist der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht des Landes Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Dies gilt auch, wenn das EVU in einem anderen Bundesland zugelassen wurde.

3.1.3 Anwendungsbereich und Definition

Die NBS-BT der RFH beziehen sich auf die der RFH gehörenden Schieneninfrastruktur. Dabei handelt es sich entsprechend AEG § 2 Abs. 3c Punkt 8 um eine Serviceeinrichtung.

3.2 Eisenbahninfrastruktur

3.2.1 Lage der Eisenbahninfrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur der RFH befindet sich zum größten Teil auf dem Firmengelände der RFH. Der Zugang zum öffentlichen Gleisnetz erfolgt über den Bahnhof Rostock-Bramow, 80 m hinter der höhengleichen Kreuzung „Schwarzer Weg“. Dort ist Beginn und Ende der Eisenbahninfrastruktur der RFH.

- Ergänzend zu diesem Punkt NBS-BT Anlage 3 – Übersichtsplan der Schieneninfrastruktur

3.2.2 Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

- Die Gleise sind nicht elektrifiziert.
- Alle Weichen sind handbedient.
- Die Achslast beträgt 22,50 t.
- Es sind keine zusätzlichen Serviceeinrichtungen vorhanden.
- Auf der Schieneninfrastruktur ist nur Güterverkehr zugelassen.
- Die Schieneninfrastruktur hat ca. 3 km Rangiergleise.
- Es sind keine Streckengleise vorhanden.
- Die Regelspurweite beträgt 1.435 mm.
- Der kleinste Radius beträgt 180 m.
- Höchstgeschwindigkeit – siehe Dienstordnung Anlage 2
- max. Neigung – siehe Dienstordnung Anlage 2

3.3 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

3.3.1 Antragstellung

Die RFH gewährt jedem EVU den diskriminierungsfreien Zugang auf seine Eisenbahninfrastruktur. Dazu muss ein Antrag an die RFH gestellt werden. Dieser Antrag muss:

- schriftlich und in deutscher Sprache gestellt werden,
- Name, Anschrift und Ansprechpartner des EVU enthalten,
- Zeitpunkt und Dauer der Nutzung enthalten,
- Parameter zur Zuglänge, Zweck und Waggontypen enthalten.

3.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

Nach Eingang eines schriftlichen Antrages zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der RFH wird die RFH innerhalb von 7 Werktagen einen ISNV anbieten. Bei nachvollziehbaren Gründen kann statt eines ISNV auch eine Ablehnung des Antrages erfolgen. Die Binde- bzw. Annahmefrist des EVU ist abhängig von den zeitnahen logistischen Prozessen im Hafen und wird bei der Erteilung eines ISNV gesondert bekannt gegeben.

3.3.3 Prioritäten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Nachstehende Prioritätenliste wird gültig, wenn auf Grund fehlender Eisenbahninfrastruktur Interessenkonflikte zwischen verschiedenen EVU entstehen.

- Eisenbahngüterverkehr für die Be- und Entladung von Schiffen bei Terminarbeiten hat immer Vorrang.
- Geplante Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch die RFH.
- Durchführung geplanter Infrastrukturnutzung entsprechend Zustimmungsdatum.

3.4 Erweiterte Haftung

3.4.1 Sachschäden

Im Verhältnis zwischen RFH und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,00 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zu Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligte auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

3.4.2 Ansprüche Dritter an das EVU

Bei Überschreitung von Infrastrukturnutzungszeiten eines EVU durch Gründe, welche die RFH nicht zu vertreten hat, ist die RFH von Ansprüchen Dritter frei zu stellen.

3.5 Hafensicherheit entsprechend ISPS-Code

Die Eisenbahninfrastruktur der RFH liegt teilweise im direkten Sicherheitsbereich der Hafenanlagen und unterliegt somit den Sicherheitsbestimmungen und dem Anwendungsbereich des ISPS-Codes (Internationaler Code zur Gefahrenabwehr auf Schiffe und Hafenanlagen). Das Personal des EVU hat den Anweisungen des Beauftragten zur Gefahrenabwehr – PFSO – Folge zu leisten. Entsprechende Regelungen über die Nutzung und Bedienung der Sicherungsanlage werden im ISNV vereinbart. Auf Anforderung der RFH hat das EVU das eingesetzte Personal namentlich 24 Stunden vorher zu benennen. Das vom EVU eingesetzte Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis, Reisepass, SV-Ausweis oder Lokführerschein ausweisen können.

3.6 Betriebsdienst

3.6.1 Grundsatz

Jede auf der Eisenbahninfrastruktur der RFH durchgeführte Waggon- oder Triebfahrzeugbewegung, ist als Rangierfahrt durchzuführen. Auf Grund einer Ausnahmegenehmigung gibt es im Firmengelände nur an den Aus- und Einfahrtstraßen „Andreaskreuze“ mit entsprechenden Hinweistafeln. Alle weiteren höhengleichen Kreuzungen sind manuell zu sichern.

3.6.2 Einweisung

Nach Erteilung eines ISNV durch die RFH an das EVU wird jeder Mitarbeiter des EVU durch den EBL oder dessen Vertreter eingewiesen. Er erhält die nötigen Ortskenntnisse und Unterlagen und wird erstmalig durch den EBL oder dessen Vertreter begleitet. Die Erstbegleitung ist für das EVU kostenpflichtig.

3.6.3 Sprechfunk

Voraussetzung für die Benutzung der Schienenwege ist die Ausrüstung des Lokpersonals mit Sprechfunkgeräten, welche die permanente Teilnahme am Sprechfunkverkehr vor Ort ermöglichen. Eine alleinige Ausstattung des Lokpersonals mit Mobilfunktelefonen ist aus Sicherheitsgründe nicht ausreichend.

Die Arbeitsfrequenz beträgt: **152,9900 Mhz**

3.6.4 Gefahrgut

Bei der Beförderung von Gefahrgut ist vor Antrag auf Infrastrukturnutzung die Zustimmung des Betreibers der Infrastruktur einzuholen.

3.6.5 Auszüge aus der Dienstordnung nach BOA

Siehe Anlage 2

3.7 Betriebszeiten

Montag – Freitag 6:00 – 22:00 Uhr

Samstag 6:00 – 14:00 Uhr

Betriebszeiten außerhalb der genannten Zeiten sind möglich und müssen gesondert vereinbart werden.

3.8 Kontaktaufnahme

Post-/Hausanschrift: Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH
Fischerweg 408
18069 Rostock

Leiter Hafenwirtschaft – Herr Schulz	Telefon	+49 (0)381 8112291
	Mobil	+49 (0)171 724 6751
	Fax	+49 (0)381 8112920
	E-Mail	schulz@rfh.de

Eisenbahnbetriebsleiter	Telefon	+49 (0)381 8112440
	Fax	+49 (0)381 8112920
	E-Mail	hafen@rfh.de

Disposition (Hafenagentur 24 Stunden)	Telefon	+49 (0)381 8112440
	Mobil	+49 (0)171 645 4747
	Fax	+49 (0)381 8112920
	E-Mail	hafen@rfh.de

Anlagen

Anlage 1 – Liste der Entgelte

1. Zweck und Geltungsbereich

1.1 Allgemeines

Die Entgeltgrundsätze der RFH GmbH gewährleistet allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach § 14 AEG zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Streckennetz, Rangiergleisen und Serviceeinrichtungen.

1.2 Geltungsbereich

Die Entgeltgrundsätze gelten für Zugangsberechtigte, für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, Rangiergleisen und den zugehörigen Serviceeinrichtungen der RFH GmbH.

2. Veröffentlichung und Einsichtnahme in die Entgeltgrundsätze

Die vorliegenden Entgeltgrundsätze können in den Geschäftsräumen der RFH GmbH eingesehen werden. Sie können darüber hinaus unter folgender Faxnummer abgerufen werden: **+49 (0)381 8112920**

3. Preise für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

3.1 Berechnungsgrundlage

Die Preise für Rangierfahrten gelten für die Nutzung einzelner Gleise. Befährt eine Rangiereinheit auf dem Netz der RFH GmbH mehrere Gleise, so ergibt sich der Gesamtpreis für die Nutzung aus der Addition der Einzelpreise.

3.2 Preisübersicht

Relation	Anzahl der Waggonachsen			
	2	3	4	6
Bahnhof Rostock Bramow WÜSt RFH Bahnhof Rostock Bramow	9,40 €	9,40 €	9,40 €	9,40 €

3.3 Preis für außergewöhnliche Transporte

Es wird Zuschlag von **50%** auf die Preise entsprechend Punkt 3.2. erhoben.

4. Entgelte für sonstige Leistungen

4.1. Personaldienstleistungen

Stunden für vereinbarte Nebenleistungen aller Art werden mit einer Aufwandspauschale von **55,00 €/Std.** in Rechnung gestellt. (z.B. für kostenpflichtige Einweisungsfahrten)

4.2. Medienversorgung

- entfällt –

4.3. Nutzung von Nebenanlagen

- entfällt -

Anlage 2 – Auszüge aus der Dienstordnung

1. Allgemeines

Es handelt sich um eine Anschlussbahn im Sinne der BOA. Die Anschlussbahn verfügt über keine Strecken- oder Durchfahrtsgleise. Sie beginnt und endet 80 m vor der Weiche 82 des Bahnhofs „Rostock-Bramow“. Alle Weichen sind handbedient, es gibt keine Zugbeeinflussung und keine Streckensignale.

2. Anweisungen aus der Dienstordnung

2.1 Übersicht über die vorhandenen Gleise und ihre Verwendung

Gleis Nr.	Gesamtlänge	Zweckbestimmung
1	705 m	Zuführungsgleis
6	442 m	Rückgabe und Zuführung
7 + 7a	422 m	Rückgabegleis
8 + 8a	468 m	Übergabegleis

2.2 Zu § 14 BOA

Gleise mit einer Längsneigung stärker als 1,5 ‰ maßgebende Neigung der Anschlussbahn

Gleis Nr.	Neigung	Neigungslänge
1	12,5 ‰	487 m
6	1,5 ‰	150 m

2.3 Zu § 56 (5) BOA

Die Rangiergeschwindigkeiten auf der Anschlussbahn dürfen nachstehende Geschwindigkeiten nicht überschreiten.

Gleis Nr.	Bezeichnung	Höchstgeschwindigkeit
1	Zuführungsgleis	15 km/h
6	WÜSt / Übergabestelle	10 km/h
7	WÜSt / Übergabestelle	10 km/h
8	WÜSt / Übergabestelle	10 km/h

2.4 Höhengleiche Kreuzungen

Die höhengleichen Bahnübergänge

- Straße „Am Fischereihafen“ – Gleis 6
- Straße „Am Fischereihafen“ – Gleis 7
- Straße „Am Fischereihafen“ – Gleis 8

werden über Lichtsignalanlagen nach BOStrab gesichert. Die Bedienung erfolgt über Schlüsselschalter an den entsprechenden Gleisen.

Die höhengleichen Bahnübergänge – Alter Hafen Nord Nr. 1; 2; und 3 – sind ungesichert und werden manuell gesichert.

Der höhengleiche Bahnübergang – „Schwarzer Weg“ – ist ungesichert und muss manuell gesichert werden.

2.5 Zu § 55 (3) BOA

Der Rangierleiter hat einen Arbeitsschutzhelm mit rotem Streifen und einen orangefarbenen Anzug (Hose und Jacke) mit Silberstreifen zu tragen.

2.6 Zu § 38, 20. Abs., 2.13 BOA

Die Beleuchtungsanlagen im Anschlussbahnbereich RFH werden bei Bedarf manuell ein- und ausgeschaltet.

2.7 Zu § 55, 20. Abs., 2.1 BOA

Beim Rangieren ist eine zuverlässige Verständigung zu gewährleisten. Sie umfasst:

- die Unterrichtung der Beteiligten,
- die Aufträge zum Bewegen und Anhalten der Rangierabteilung.

2.8 Zu § 57 (1) BOA

Folgende Signale werden auf der Anschlussbahn angewandt:

1. Rangiersignale

Signal	Bedeutung
Ra 1	Wegfahren
Ra 2	Herkommen
Ra 3	Aufdrücken
Ra 11	Rangierhaltesignal
Ra 11 a	gelbes W mit schwarzem Rand – Fahrauftrag wird durch Lichtsignal erteilt
Ra 11 b	weißes W mit schwarzem Rand – Fahrauftrag wird durch mündliche Zustimmung erteilt
Ra 12	2 weiße Lichter von links nach rechts steigend – Rangierfahrt erlaubt

2. Schutzhaltesignale

Signal	Bedeutung
Sh 1	Flagge für Sicherheitsposten – nachts: rote Laterne
Sh 2	Schutzhaltesscheiben – nachts: mit rotem Licht

3. Gleisperrsignale

Signal	Bedeutung
Gsp 0	Halt – Fahrverbot!

4. Signale für Rangierpersonal

Signal	Bedeutung
Zp 1	Achtungssignal
Zp 5	Notsignal
Zp 12	Bremsen anlegen
Zp 13	Bremsen lösen
Zp 14	Bremsen in Ordnung

5. Signale für einfache Weichen und DKW

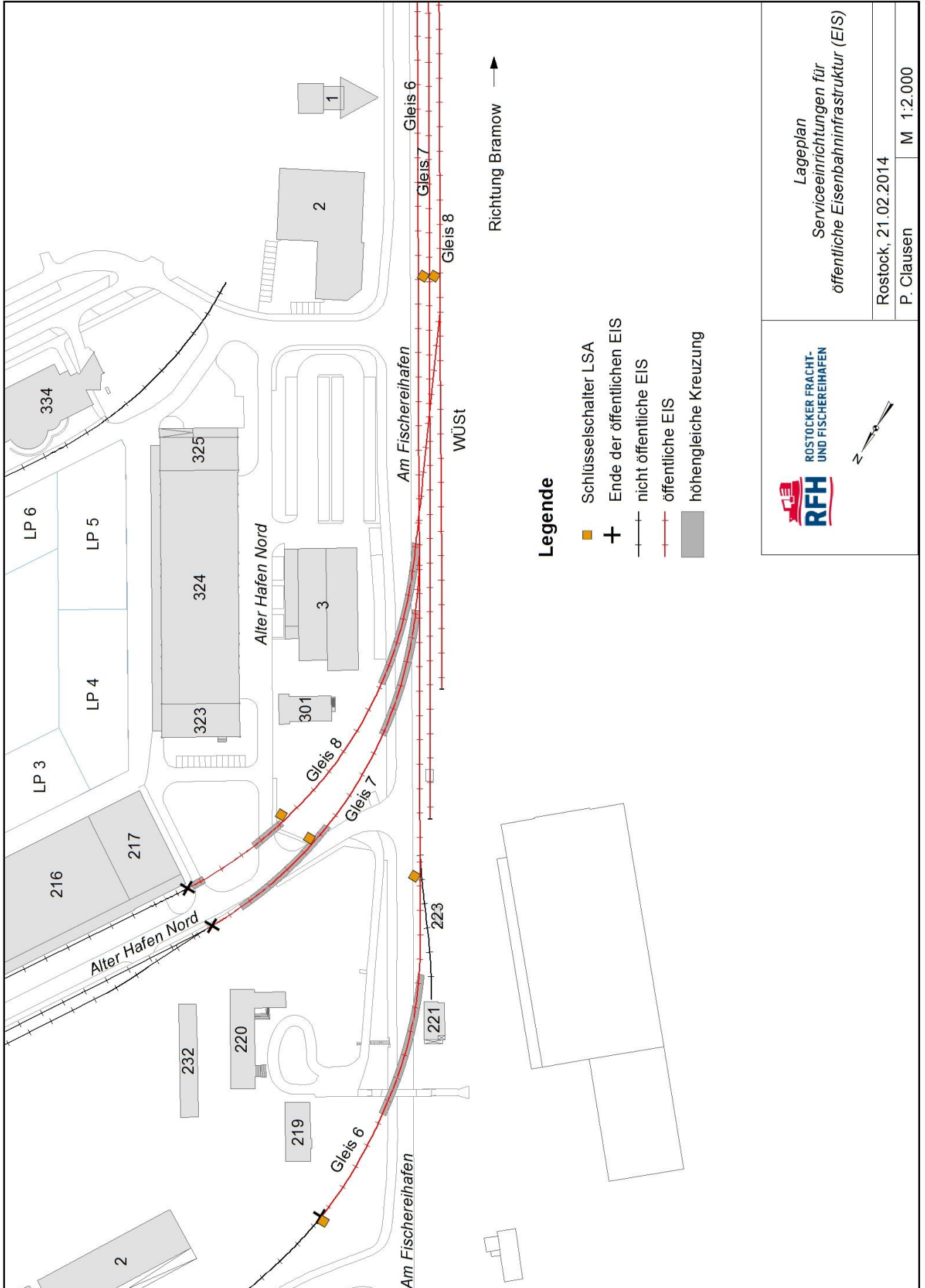
Signal	Bedeutung
Wn 1	gerader Zweig
Wn 2	gebogener Zweig
Wn 3	geradeaus – von links nach rechts
Wn 4	geradeaus – von rechts nach links
Wn 5	im Bogen von links nach links
Wn 6	im Bogen von rechts nach rechts


6. Signale an einzelnen Fahrzeugen

Signal	Bedeutung
FZ 1	Rangierlokomotivsignal – nachts: ein weißes Licht, vorn und hinten versetzt


7. Sonstige Signale

Signal	Bedeutung
F 0	Halt
F 1	Freigabe
F 4	Halt erwarten





ROSTOCKER FRACHT- UND FISCHEREIHAFEN



*Lageplan
Serviceeinrichtungen für
öffentliche Eisenbahninfrastruktur (EIS)*

Rostock, 21.02.2014

P. Clausen

M 1:2.000