



## Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS)

Die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS)“ für den von der Seehafen Wismar GmbH betriebenen Eisenbahninfrastrukturanschluss bestehen aus einem – **Allgemeinen Teil (AT)** – und einem unternehmensspezifischen, - **Besonderen Teil (BT)** -

Der - **Allgemeine Teil (AT)** – folgt einer Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (NBS-AT, VDV Stand 15.09.2005) und regelt die Grundsätze des Geschäftsverhältnisses zwischen der Seehafen Wismar GmbH und dem Zugangsberechtigten.



**Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

**- Allgemeiner Teil (NBS-AT) –**

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen .....</b>	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen .....</b>	<b>6</b>
2.1	Genehmigung .....	6
2.2	Haftpflichtversicherung .....	7
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis .....	8
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge .....	9
2.5	Sicherheitsleistung .....	10
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....</b>	<b>11</b>
3.1	Allgemeines .....	11
3.2	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	11
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt .....</b>	<b>12</b>
4.1	Bemessungsgrundlage .....	12
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge .....	12
4.3	Umsatzsteuer .....	12
4.4	Zahlungsweise .....	13
4.5	Aufrechnungsbefugnis .....	13
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien .....</b>	<b>13</b>
5.1	Grundsätze .....	13
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen .....	14
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung .....	15
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....	16

5.5	Mitfahrt im Führerraum .....	16
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur .....	16
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	17
<b>6</b>	<b>Haftung .....</b>	<b>17</b>
6.1	Grundsatz .....	17
6.2	Mitverschulden .....	18
6.3	Haftung der Mitarbeiter .....	18
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher .....	18
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung .....	19
<b>7</b>	<b>Gefahren für die Umwelt .....</b>	<b>19</b>
7.1	Grundsatz .....	19
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen .....	19
7.3	Bodenkontaminationen .....	20
7.4	EIU als Zustandsstörer .....	20
<b>8</b>	<b>Gegenseitigkeit.....</b>	<b>20</b>

## 0 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
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite

NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

## **1 Zweck und Geltungsbereich**

- 1.1 Die NBS-AT gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
  - den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den EIU.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.
- 1.5 Die NBS-AT erfassen die Nutzung der Serviceeinrichtung durch Eisenbahnfahrzeuge (Züge, Rangierabteilungen, Fahreinheiten usw.).

## **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 kann das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.

## **2.2 Haftpflichtversicherung**

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversiche-

rungsverordnung – EBHaftpfIV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem EIU unverzüglich schriftlich an

## **2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis**

### 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) soweit eine 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,
- b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden 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 (z. B. gemäß VDV-Schrift 753).

### 2.3.3 Das EIU 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. Es kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Ist das EVU hierzu in der Lage, kann es seinem Personal die erforderliche Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

## **2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit eine 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, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA)

entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des § 4 KonVEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des EIU nach.

## **2.5 Sicherheitsleistung**

2.5.1 Das EIU macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

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 Monatsentgeltes oder
- bei Antrag auf Einleitung 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 Monatsentgeltes abzustellen.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

2.5.5 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 Betriebsvorschriften des EIU. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt das EIU dem EVU gegen Empfangsbestätigung zur Verfügung. Es kann dabei nur insoweit gesonderten Ersatz seiner Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen des EIU sind.
- 3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

#### **3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

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

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

- b) Das EIU kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Es muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

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

4.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen kann das EIU ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes verlangen.

### **4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge**

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

### **4.3 Umsatzsteuer**

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

#### **4.4 Zahlungsweise**

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

#### **4.5 Aufrechnungsbefugnis**

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

### **5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

#### **5.1 Grundsätze**

- 5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

## **5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen**

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

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

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

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

### **5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.
- 5.3.2 Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU 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.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Nutzungen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Konfliktbewältigung (§ 10 Abs. 6 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.
- 5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).
- 5.3.6 Das EIU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

#### **5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

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

#### **5.5 Mitfahrt im Führerraum**

5.5.1 Das EIU bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

#### **5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur**

Das EIU ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten möglichst frühzeitig, gegebenenfalls auch fortlaufend. 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. Es führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert das EIU das EVU unverzüglich.

## **6 Haftung**

### **6.1 Grundsatz**

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 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. Das EIU kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

## **6.2 Mitverschulden**

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

## **6.3 Haftung der Mitarbeiter**

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

## **6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher**

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

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

## **6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung**

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung 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.

## **7 Gefahren für die Umwelt**

### **7.1 Grundsatz**

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

### **7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen**

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

### **7.3 Bodenkontaminationen**

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

### **7.4 EIU als Zustandsstörer**

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. 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).

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

## **- Besonderer Teil (NBS-BT) -**

Stand 01. April 2010

0	Verzeichnis der Abkürzungen	2
1	Anwendungsbereich	3
2	Eisenbahninfrastruktur	3
2.1	Lage der Eisenbahninfrastruktur	3
2.2	Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur	3
3	Besondere Zugangsvoraussetzungen	3
3.1	Anforderungen an das Personal	3
3.2	Ortskenntnis	4
3.3	Hafensicherheit	4
4	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	4
4.1	Antragstellung	4
4.2	Annahmefrist	5
4.3	Unberechtigte Nutzung von Anlagen	5
4.4	Betriebszeiten	5
5	Infrastrukturnutzungsvertrag	5
6	Haftungsregelung	5
7	Veröffentlichungen	5
8	Kontakte	5
8.1	Kontaktadresse	5
8.2	Ansprechpartner	6

## **0 Verzeichnis der Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NBS	Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen

## **1. Anwendungsbereich**

Die NBS-BT gelten für die gesamte im Eigentum der Seehafen Wismar GmbH stehende Eisenbahninfrastruktur. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Serviceeinrichtungen gemäß § 2 Abs. 3 c) Nr. 8 AEG.

## **2. Eisenbahninfrastruktur**

### **2.1 Lage der Eisenbahninfrastruktur**

Die Eisenbahninfrastruktur der Seehafen Wismar GmbH liegt in Wismar im unmittelbaren Hafengebiet. Ein Übersichtsplan zum Infrastrukturanschluss der Seehafen Wismar GmbH ist in der Bedienungsanweisung der Anschlussbahn enthalten.

Der Zugang zum Netz der DB Netz AG erfolgt über den Bahnhof Wismar.

### **2.2 Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur**

Die Eisenbahninfrastruktur beinhaltet keine Streckengleise, alle Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur sind als Rangierfahrten durchzuführen. Die maximale Geschwindigkeit ist auf 10 km/h, in Kurvenbereichen auf 5 km/h beschränkt.

Die zulässige Achslast beträgt 22,5 Tonnen.

Der Infrastrukturanschluss ist als Handweichenbereich ausgewiesen.

Die Zufahrtsgleise vom Bahnhof Wismar zum Anschluss der Seehafen Wismar GmbH sowie vier Einfahr-/Ausfahrgleise (Nutzlängen 420 m bis 660 m) im Hafenanlass sind mit einer Oberleitungsanlage ( 15 kV;16,7 Hz; Regelfahrdrahthöhe 5,50 m; Mindestfahrdrahthöhe 4,95 m) überspannt.

Der Ein- bzw. Ausfahrbereich des Hafenanlasses ist ebenfalls überspannt, so dass durch Vorsetzen einer E-Lok aus allen Gleisen ( Nutzlängen 420 m bis 860 m) in E-Traktion ausgefahren werden kann.

Die Gleise in den Kaibereichen, an der Ladestraße und im Gleisfeld des Anschlusses sind nicht elektrifiziert, eine E-Traktion der Rangierfahrten ist daher nicht möglich.

## **3. Besondere Zugangsvoraussetzungen**

### **3.1 Anforderungen an das Personal**

Die vom EVU eingesetzten Triebfahrzeugführer bedürfen eines gültigen Führerscheins nach VDV-Schrift 753, der auf Verlangen der Seehafen Wismar GmbH nachzuweisen ist.

### **3.2 Ortskenntnis**

Die vom EVU eingesetzten Triebfahrzeugführer benötigen die erforderlichen Ortskenntnisse.

Die Seehafen Wismar GmbH vermittelt vor der ersten Einfahrt dem EVU die notwendigen Ortskenntnisse und übergibt die entsprechenden Informationsunterlagen.

Die erste Einfahrt eines EVU in den Hafenananschluss wird gegen ein Entgelt durch den Anschlussbahnleiter der Seehafen Wismar GmbH begleitet.

Das EVU stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung des Hafenanchlusses erforderlichen Kenntnisse und Unterlagen besitzt.

### **3.3 Hafensicherheit**

Die Eisenbahninfrastruktur der Seehafen Wismar GmbH liegt im direkten Hafenumfeld und fällt somit unter den Anwendungsbereich des ISPS-Codes (Internationaler Code zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen).

Das Personal des EVU hat den Anweisungen des Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage Folge zu leisten.

Im Infrastrukturnutzungsvertrag, abzuschließen zwischen der Seehafen Wismar GmbH und dem EVU, werden entsprechenden Regelungen über die Bedienung der Sicherungsanlagen (Gleisstore) vereinbart.

Auf Anforderung der Seehafen Wismar GmbH hat das EVU das eingesetzte Personal rechtzeitig vor Fahrtantritt namentlich zu benennen.

Vom EVU eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können.

## **4. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

### **4.1 Antragstellung**

Anträge auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Seehafen Wismar GmbH können jederzeit in schriftlicher Form gestellt werden. Hierzu ist das Anmeldeformular, Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages, zu verwenden.

Der Antrag ist in deutscher Sprache zu stellen.

Die Seehafen Wismar GmbH räumt jedem EVU den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur ein.

Liegen mehrere Anmeldungen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen verschiedener EVU vor bzw. hat die Seehafen Wismar GmbH Eigenbedarf, so gelten die nachstehenden Grundsätze in der Reihenfolge:

- a) Züge bzw. Rangierfahrten, die zeitkritische Schiffsanschlüsse erreichen müssen
- b) eigene geplante Transporte der Seehafen Wismar GmbH
- c) vertraglich gebundene Gleisnutzung vor Neuanmeldungen

Abstellkapazitäten, auch für eine kurzzeitige Nutzung, können durch die Seehafen Wismar GmbH nur sehr begrenzt zugewiesen werden. Eine Nutzung darf den übrigen Verkehr nicht beeinträchtigen.

Das „rollende Rad“ hat in jedem Fall Vorrang vor dem „stehenden Rad“.

Die Seehafen Wismar GmbH wird innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrages ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages abgeben oder den Antrag ablehnen.

#### **4.2 Annahmefrist**

Ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages kann vom EVU nur innerhalb von sieben Werktagen angenommen werden.

#### **4.3 Unberechtigte Nutzung von Anlagen**

Überschreitet ein EVU die angemeldeten Belegungszeiten aus von ihm zu vertretenden Gründen, so stellt es die Seehafen Wismar GmbH von eventuell hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter frei.

#### **4.4 Betriebszeiten**

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist in der Betriebszeit von Montag 04:00 Uhr bis Samstag 19:00 Uhr möglich. Außerhalb dieser Betriebszeit muss die Befahrung gesondert vereinbart werden.

### **5. Infrastrukturnutzungsvertrag**

Die Einzelheiten des Zugangs zur Serviceeinrichtung „Eisenbahninfrastrukturanschluss der Seehafen Wismar GmbH“ werden in einem Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt, den das EVU mit der Seehafen Wismar GmbH abschließt

### **6. Haftungsregelung**

Abweichend von § 6.1.3 der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil (NBS-AT) wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen der Seehafen Wismar GmbH und dem EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,00 EURO übersteigt.

### **7. Veröffentlichungen**

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der Seehafen Wismar GmbH werden im Internet unter [www.hafen-wismar.de](http://www.hafen-wismar.de) veröffentlicht.

### **8. Kontakte**

#### **8.1 Kontaktadresse**

Alle Anträge, Angebote, Informationswünsche, Kontakte usw. mit der Seehafen Wismar GmbH sind an folgende Adresse zu richten:

Seehafen Wismar GmbH  
Kopenhagener Straße 3

23966 Wismar

## 8.2 Ansprechpartner

- Bereich Hafentechnik Mo – Fr 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr  
Tel.: 03841/ 452 350  
Fax: 03841/ 452 382  
E-mail: [Hafentechnikinfo@hafen-wismar.de](mailto:Hafentechnikinfo@hafen-wismar.de)
- Eisenbahnbetriebsleiter  
Tel.: 0355/ 49 47 970 oder 0171-1402258  
Fax: 0355/ 47 46 69  
E-mail: [PRPFEFFERKORN@aol.com](mailto:PRPFEFFERKORN@aol.com)
- Anschlussbahnleiter  
Tel.: 0160-90603555
- Disposition Mo – Fr 06:00 – 22:00Uhr / Sa 06:00 – 14:00 Uhr  
Tel.: 03841/ 452 380  
E-Mail: [dispo@hafen-wismar.de](mailto:dispo@hafen-wismar.de)
- Unfallmeldestelle: 24 Stunden erreichbar  
Tel.: 03841/ 452 380