

Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtung

**Frankenbach Container Terminals GmbH
(NBS)**

Gültig ab: 25.06.2012

	Seite
0. Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1. Zweck und Geltungsbereich	5
1.1. Einleitung.....	5
1.2. Rechtscharakter der NBS	5
1.3. Geltungsdauer der NBS.....	5
1.4. Veröffentlichung.....	5
1.5. Ansprechpartner	5
2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	6
2.1. Genehmigung	6
2.2. Haftpflichtversicherung	6
2.3. Anforderungen an das Personal	7
2.4. Orts- und Streckenkenntnis	7
2.5. Anforderungen an die Fahrzeuge	7
2.6. Finanzielle Sicherheitsleistung.....	7
3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	8
3.1. Allgemeines	8
3.2. Grundsätze	10
3.3. Betriebsverfahren	11
3.4. Kommunikation.....	11
3.5. Nutzung	11
3.6. Koordinierungsverfahren.....	12
3.6.1. Grundsätze	12
3.6.2. Zuweisung / Konfliktmanagement.....	12
3.6.3. Abweichungen	13
3.7. Gefahrguttransporte.....	13
3.8. Außergewöhnliche Sendungen	13
4. Rechte und Pflichten der Vertragspartner	13
4.1. Grundsätze	13
4.2. Information zu einzelnen Fahrten.....	13
4.3. Störung in der Betriebsabwicklung / Besonderheiten	14
4.4. Notfallmanagement.....	14
4.5. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	15
4.6. Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	15

	Seite
5. Nutzungsentgelt	15
5.1. Entgeltegrundsätze.....	15
5.2. Bemessungsgrundlage / Stornierung.....	15
5.3. Preisbildung.....	16
5.4. Abstellentgelt.....	16
5.5. Personalkosten.....	16
5.6. Umsatzsteuer	16
5.7. Zahlungsweise.....	16
5.8. Verzugszinsen	16
 6. Gefahren für die Umwelt .	 16
6.1. Grundsatz.....	16
6.2. Umweltgefährdende Einwirkungen	16
6.3. Bodenkontaminationen	17
6.4. Betreiber der Infrastruktur als Zustandsstörer	17
 7. Haftung.....	 17
7.1. Grundsatz.....	17
7.2. Mitverschulden	18
7.3. Haftung der Mitarbeiter	18
7.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursachern	18
 8. Entgeltgrundsätze und Entgeltverzeichnis für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der FCT	 18

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGV	Berufsgenossenschaft – Vorschriften
BGI	Berufsgenossenschaft - Information
BOA	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen
Bf	Bahnhof
BR	Baureihe
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜV-NE	Bahnübergangsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
DB Netz AG	Deutsche Bahn / Netz / Aktiengesellschaft
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EBHaftpflV	Eisenbahnhaftpflichtversicherungsordnung
EF	Eisenbahnfahrzeugführer
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung
F	Frankenbach
FCT	Frankenbach Container Terminals GmbH
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße / Schiene / Binnenschifffahrt
GKW	Güterkraftwagen
GSM – R	Global System for Mobile Communications - Rail
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Km/h	Kilometer pro Stunde
Mm	Millimeter
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pkt.	Punkt
bf	Rangierbahnhof
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1. Zweck und Geltungsbereich

1.1. Einleitung

Mit den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) veröffentlicht die Frankenbach Container Terminals GmbH (FCT) gemäß des §14 des AEG die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihr betriebenen Infrastruktur und die diskriminierungsfreie Erbringung der von ihr angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 des AEG Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr.1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren.

1.2. Rechtscharakter der NBS

Die NBS bieten den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Orientierung, welche Schritte und Voraussetzungen nötig sind, um Zugang zur Infrastruktur der FCT zu erhalten.

Der Zugang zur Nutzung der Infrastruktur selbst erfolgt auf der Grundlage der Betriebsanweisung der FCT.

1.3. Geltungsdauer der NBS

Die NBS werden am 01.11.2010 veröffentlicht. Die FCT hält die NBS auf dem aktuellen Stand und ändert sie bei Bedarf.

Unabhängig vom Aktualisierungsstand der NBS kommen die jeweils gültigen Bestimmungen der Regelwerke zur Anwendung.

1.4. Veröffentlichung

Die Veröffentlichung der NBS erfolgt im Internet unter:

www.frankenbach.com

Auf dieser Seite ist es möglich, die NBS herunterzuladen.

Herausgeber der NBS: Frankenbach Container Terminals GmbH
Ingelheimstrasse 1-3
55120 Mainz

1.5. Ansprechpartner

In der folgenden Übersicht finden Sie die Ansprechpartner, die Ihnen bei Bedarf weiterführende Informationen geben.

Während der üblichen Dienstzeiten:

Montag bis Freitag 7.00 Uhr - 16.00 Uhr

Name: Ernst Frankenbach
Tel.: 06134 - 2900 - 0
Fax.: 06134 - 2900 - 113
E-Mail: EFrankenbach@frankenbach.com
Internet: www.frankenbach.com

Für alle eisenbahnbetrieblichen Fragen ist seitens der FCT der örtliche Betriebsleiter zuständig.

Name: Tankred Lange
Tel.: 06131 - 1430 - 0
Fax.: 06131 - 1430 - 391
Mobil: 0173 - 67 58 633
E-Mail: TLange@frankenbach.com
Internet: www.frankenbach.com

Außerhalb der üblichen Dienstzeiten:

Samstag und Sonntag auf Anfrage und Vereinbarung

Bei dem nutzenden EVU ist jeweils der Eisenbahnbetriebsleiter zuständig.

Ansprechpartner Hafenbahn Mainz

Für alle eisenbahnbetrieblichen Fragen ist seitens der Hafenbahn der Eisenbahnbetriebsleiter zuständig.

Name: Michael Kraus
Tel.: 06131 - 126 632
Fax.: 06131 - 126 080
Mobil: 0176 - 840 688 89
E-Mail: Michael.Kraus@mvg-mainz.de

Weitere Ansprechpartner sind der vorläufigen Bedienungsanweisung der Stadtwerke Mainz AG – Hafen zu entnehmen.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1. Genehmigung

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es über eine Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG verfügt, als Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die gemäß des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder über eine Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG verfügt.

Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung kann die FCT die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache verlangen.

Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilen das EVU, respektive der Halter von Eisenbahnfahrzeugen, der FCT unverzüglich schriftlich mit.

2.2. Haftpflichtversicherung

Entsprechend der Eisenbahnhaftpflichtversicherungsordnung (EBHaftpfIV) §§ 1 u. 2 hat das EVU eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und im Sinne des § 26 Abs. 1 Nr. 8 AEG nachzuweisen.

Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Infrastrukturbetreiber unverzüglich schriftlich an.

2.3. Anforderungen an das Personal

Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss den Anforderungen der EBO genügen. Es muss die deutsche Sprache in dem, für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang, in Wort und Schrift beherrschen.

Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.

2.4. Orts- und Streckenkenntnis

Die FCT vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts - und Streckenkenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen und Regelwerke zur Verfügung.

Dazu zählen die Kenntnisse der Betriebsanweisung sowie weitere Dienstanweisungen zu den örtlichen Verhältnissen. Die Einweisung ist zu dokumentieren.

Für diese Leistungen erhebt die FCT Gebühren, die sich aus der Liste der Entgelte ergeben.

2.5. Anforderungen an die Fahrzeuge

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der EBO entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein.

6-achsige Triebfahrzeuge dürfen nur auf der Infrastruktur der FCT eingesetzt werden, wenn diese mit einer nachweislich funktionierenden Spurrandschmierung ausgerüstet sind.

Das EVU weist das Vorliegen der Voraussetzungen (incl. der nationalen Einstellung im Fahrzeugregister) der FCT nach.

Werden trotzdem Schäden an der Infrastruktur nachgewiesen, die eindeutig auf das/die Fahrzeug/e zurückzuführen sind, haftet das EVU in vollem Umfang.

2.6. Finanzielle Sicherheitsleistung

Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen

- bei länger als einem 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 Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

Kommt das EVU dem vorgenannten, in Textform, Verlangen nach Sicherheit nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist der Betreiber der Schienenwege ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

Die Sicherheitsleistung kann durch eine Bankbürgschaft erbracht werden.

Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung auch durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1. Allgemeines

Die nicht elektrifizierte Gleisinfrastruktur (Regelspur 1435 mm) des Gleisanschlusses FCT ist ein Nebenanschluss der Hafenbahn Mainz.

Die Gleisanlage der Hafenbahn (Regelspur 1435 mm) ist an das Netz der DB AG mit der Anschlußweiche 162 angeschlossen.

Vom Hauptgleis der Hafenbahn führen die Weichen 3, 4 und 5 der Hafenbahn in die FCT. Über die Weiche 3 erfolgt die Zuführung zum Gleis 1F, über die Weiche 4 zum Gleis 2F und über die Weiche 5 die Zuführung zum Stammgleis 3F.

Vom Stammgleis 3F zweigen die Stumpfgleise 4F über die Weiche 11 und 5F über die Weiche 13 ab.

Die zulässige Radsatzlast (Achslast) im gesamten Bereich der FCT beträgt ohne Einschränkungen 22,5 t bei einem Fahrzeuggewicht je Längeneinheit (Meterlast) bis zu 8,0 t/m.

Gleislängen

Gleis	Nutzlänge (m) vor BÜ 1 Mogat	Nutzlänge (m) nach BÜ 1 Mogat bis NL Ende
1F	300	239
2F	265	239
3F	212	239

Gleis	Nutzlänge (m) ab Grenzzeichen bis NL Ende
4F	204
5F	173

Die Gleise 1F, 2F und 3F haben bis zum Neigungswechsel 1 (NW 1) eine Steigung von 2,256 ‰.

Zwischen NW 1 und NW 2 ist das Gefälle in allen Gleisen 0.

Ab dem NW 2 ist die Neigung bis zum Prellbock bzw. bis zur Ausfahrt Kraftwerk Mainz Wiesbaden – 1,682 ‰.

Die Neigungswechsel sind vor Ort farblich gekennzeichnet.

Weichen

Weichen	Art der Bedienung	Bedienung von/durch
W 3	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 4	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 5	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 11	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 13	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 17	ortsbedient	EVU / Anschließer
W 19	ortsbedient	EVU / Anschließer

Alle Weichen, außer Nr. 17 und 19, liegen in Grundstellung, d.h. Fahrstraße in Richtung Stammgleis.

Die Lage der Infrastruktur ist in dem, in der Anlage beigefügten, Lageplan gekennzeichnet.

Gleistore

Es sind 3 Gleistore bei der Einfahrt zum Terminal vorhanden. Die Gleistore werden von FCT automatisch bei Ein- und Ausfahrt bedient. An dem BÜ 2 FCT befinden sich ebenfalls noch 3 Gleistore. Nach den Abschlüssen der Gleise 4F und 5F befindet sich der BÜ 3 Beyer.

Bahnübergänge

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur befinden sich zwei Bahnübergänge.

BÜ 1 Mogat befindet sich in Höhe der Firma Mogat.

BÜ 2 FCT befindet sich in Höhe der Firma Beyer.

Nach den Abschlüssen der Gleise 4F und 5F befindet sich der BÜ 3 Beyer.

Alle Bahnübergänge sind derzeit nicht technisch gesichert.

Nach Abschluss dieser Baumaßnahme werden die NBS entsprechend ergänzt.

Bis zur Installation der Sicherungsanlagen erfolgt die Sicherung während der Ein- und Ausfahrt durch Sicherungsposten der EVU.

Es ist zu beachten, dass vor und hinter dem BÜ 1 Mogat jeweils 9,00 m von Eisenbahnfahrzeugen frei zu halten sind (der Bereich ist vor Ort mit einem grünen Strich auf den Schwellen gekennzeichnet).

Krane

Auf dem Gelände der FCT befinden sich 5 Kranbrücken.

Kranbrücke 1

Kranbrücke 2

Kranbrücke 3

Kranbrücke 4

Kranbrücke 5

Der Standort der Kranbrücke 4 ist unmittelbar hinter der Kaiserbrücke, in Folge Kranbrücke 3, 2, 1. Kran 5 bedient ausschließlich Waggon und LKW und überspannt die Gleise 1F bis 5F.

Das Be- und Entladen auf den Nachbargleisen ist während der Rangierfahrten untersagt. Es wird dadurch sichergestellt, dass das Lichtraumprofil nicht durch Verladetätigkeiten beeinträchtigt wird.

3.2. Grundsätze

Auf der Eisenbahninfrastruktur der FCT gelten folgende Rechtsgrundlagen:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Eisenbahnbetriebsordnung (AEG)
- Landeseisenbahngesetz
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen Rheinland Pfalz (BOA)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE Bahnen (Buvo-NE)
- Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV-D-30)
- Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ (BGV-D-33)
- Rangieren bei Eisenbahnen (BGI 529)
- Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich von Eisenbahnen (BGI 834)
- ESO-Eisenbahn-Signalordnung
- die Anweisung für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes der Hafenbahn der Stadtwerke Mainz AG
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- VDV - Schrift 714 Betriebstauglichkeit
- Vorschrift 750 Dienstordnung der Anschlussbahn

3.3. Betriebsverfahren

Auf der Infrastruktur der FCT werden Güterverkehrsleistungen im Regelverkehr und Gelegenheitsverkehr abgewickelt. Personenverkehr findet nicht statt.

Um einen geregelten Betriebsablauf im Bereich der FCT sicher zu stellen, ist die schriftliche Vormeldung der Ganzzüge erforderlich.

Die An- und Abmeldung von Rangierfahrten zur und von der FCT ist ausschließlich mit Zustimmung der FCT möglich.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 10 km/h begrenzt. Die Bahnübergänge sind mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren und durch einen Sicherungsposten des EVU zu sichern.

Das Gleis 3F ist für die Ein- und Ausfahrt grundsätzlich frei zu halten.

Die Zuführung erfolgt in der Regel als gezogene Rangiereinheit, bei einer Zuführung in Gleis 4F und 5F ausschließlich als geschobene Rangiereinheit. Die Zugspitze der Rangierabteilung ist immer zu besetzen.

Bei Zuführung bzw. Abholung von Ganzzügen oder einzelnen Eisenbahnfahrzeugen ist durch das jeweilige EVU die Überprüfung der Profolfreiheit im Rahmen der Fahrwegsprüfung durchzuführen. Es ist auszuschließen, dass sich Personen, Gegenstände oder Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Zuführung im Bereich der Gleisinfrastruktur befinden.

Nicht betriebssichere Gleisabschnitte sind unverzüglich der FCT zu melden.

Das EVU gewährleistet, nach Zuweisung des jeweiligen Gleises, das verkehrssichere Abstellen der Eisenbahnfahrzeuge / Ganzzug und die Sicherung gegen unbeabsichtigtes Wegrollen. Die Hemmschuhhalter sind an den Gleistoren Einfahrt, an dem BÜ1 Mogat und den NL Ende stationiert.

Es ist sicherzustellen, dass die Eisenbahnfahrzeuge profolfrei abgestellt werden und die Bahnübergänge BÜ F1, BÜ F2 frei sind.

Das Abstoßen und das Ablaufen lassen von Eisenbahnfahrzeugen ist nicht gestattet.

Im gesamten Bereich der FCT besteht **Rauchverbot!** Der Umgang mit offenem Feuer / Licht ist untersagt.

3.4. Kommunikation

Befinden sich im Bereich der Hafeneisenbahn mehrere Triebfahrzeuge (Tfz), ist die Verständigung zwischen den Eisenbahnfahrzeugführern (EF) durchzuführen.

3.5. Nutzung

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

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur steht in Abhängigkeit der verfügbaren Kapazität.

Anträge auf Nutzung sind einen Monat vor dem geplanten Nutzungstag zu stellen.

Die FCT gibt spätestens 72 Stunden vor dem geplanten Nutzungstag ein Angebot, entsprechend der Gesetzgebung, zu einer Vereinbarung ab oder teilt die begründete Ablehnung des Antrags mit. Bei Anträgen, die unvollständig oder mit Mängeln behaftet sind, wird dem Antragsteller die Möglichkeit zur Änderung/Einbesserung gegeben.

Es gilt beim Antrag zu beachten, dass im FCT nur Container mit Aufnahmepunkten, gemäß ISO, für 20 "/30 "/40 " erfolgen kann.

3.6. Koordinierungsverfahren

3.6.1. Grundsätze

Liegen der FCT Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, kann die FCT im Rahmen des § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

- a) Die FCT nimmt mit allen betroffenen Zugangsberechtigten zugleich Kontakt auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Die FCT kann abweichend von a) einzelnen von einem Konflikt betroffenen Berechtigten Zugang zur Infrastruktur anbieten, die von dem beantragten Zugang abweichen. Sie muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

3.6.2. Zuweisung / Konfliktmanagement

Die Vergabe der Nutzung der Infrastruktur erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Vergabe in der Reihenfolge nach Anmeldung
- Vertraglich gebundene Nutzung vor neuangemeldeter Nutzung
- Nutzung von mehr als einem Jahr, mit einer Nutzung unter einem Jahr oder gelegentlicher Nutzung

Entsprechend § 10 Abs. 5 und 6 EIBV, wird das Verfahren bei der Behandlung von Anträgen über zeitgleich, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen angewandt.

Der Antrag für die Benutzung der Infrastruktur ist bei der zuständigen Stelle der FCT schriftlich oder per Fax einzureichen.

An- und Abmeldung sowie diesbezügliche Änderungen:

Tel.: 06131 - 1430 - 0

Fax: 06131 - 1430 - 391

Die Nutzung erfolgt nur nach Absprache mit dem örtlichen Betriebsleiter der FCT.

3.6.3. Abweichungen

Abweichungen vom vertraglich vereinbarten Fahrplan (Verspätungen oder Umleitungen) auf Grund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelteinflüssen oder unabwendbaren Ereignissen liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten der im Einzelfall davon betroffenen Vertragspartei, sofern die Vertragspartner nichts anderes vereinbart haben. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt davon unberührt.

3.7. Gefahrguttransporte

Beabsichtigen Vertragspartner auf der Infrastruktur der FCT Gefahrguttransporte gem. GGVSEB durchzuführen, gilt entsprechend der abzuschließende oder abgeschlossene Vertrag. Das Abstellen von Wagen oder Wagengruppen, die unter die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter gem. GGVSEB/RID fallen, ist über den notwendigen verkehrsbedingten Aufenthalt hinaus, nicht zugelassen.

Unbenommen davon sind Aufenthalte im Havariefall. Hierzu ist der Meldeplan gem. Sicherheitsanweisungen / Notfallmappe einzuhalten.

3.8. Außergewöhnliche Sendungen

Für den Transport außergewöhnlicher Sendungen (gem. D 408.0435 / DB AG) ist eine besondere Genehmigung der FCT erforderlich. Soweit möglich, wird für dauerhaft wiederkehrende gleichartige außergewöhnliche Sendungen eine zeitlich befristete Dauergenehmigung erteilt.

Sind für die Durchführung von außergewöhnlichen (gem. D 408.0435 / DB AG) Sendungen Änderungen an der Infrastruktur der FCT erforderlich, werden die hierfür anfallenden Kosten dem Benutzer der Infrastruktur aufwandsbezogen in Rechnung gestellt.

4. Rechte und Pflichten der Vertragspartner

4.1. Grundsätze

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

Die FCT stellt sicher, dass sich die Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand befindet.

Zur Gewährleistung der Sicherheit bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur informieren sich die Vertragsparteien unverzüglich, insbesondere über gefährliche Ereignisse.

4.2. Information zu einzelnen Fahrten

Die FCT stellt sicher, dass der Vertragspartner über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

Die FCT informiert das EVU über den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen.

Hier:

- Bauarbeiten
- Standortänderung der Signale
- Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften der Fahrwege
- über Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (soweit diese für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten relevant sind)

Das EVU informiert die FCT unverzüglich über die Zusammensetzung des Zuges

Hier:

- Länge
- Zugmasse
- Veränderungen gegenüber der Rangiertrassenanmeldung
- etwaige Besonderheiten
- über Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (speziell bei verspätungsrelevanten Faktoren wie beispielsweise Ausfall von Triebfahrzeugen)
- Reihenfolge der Ladungsträger sollten mit der Identifizierungsnummer aufgegeben werden

4.3. Störung in der Betriebsabwicklung / Besonderheiten

Über besondere Vorkommnisse, insbesondere über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan, sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die FCT und das EVU unverzüglich gegenseitig.

Die FCT unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Fahrten. Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um Beseitigung der Störung.

Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, wie der Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen, unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Infrastruktur der FCT nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird. In jedem Fall ist die FCT berechtigt, jederzeit die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen, z. B. durch das Abschleppen liegengebliebener Züge oder einzelner Fahrzeuge.

Die FCT hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzuordnen sind, unverzüglich zu beseitigen (z.B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungssystemen, Weichenstörungen etc.).

Im Eisenbahninfrastrukturbereich des Gleisanschlusses FCT können vorübergehende Langsamfahrstellen vorhanden sein.

Bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz eines Bereitschaftsdienstes erfordern, ist den Weisungen des Bereitschaftshabenden unbedingt Folge zu leisten.

4.4. Notfallmanagement

Das Notfallmanagement für die Eisenbahninfrastruktur des Anschlusses ist im Rahmen des Not-

fallmanagements der gesamten FCT geregelt.

Hier: Notfallmappe / Unfallmeldetafeln

4.5. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die FCT ist berechtigt, sich auf ihrem Betriebsgelände jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seine vertraglichen Pflichten erfüllt. Soweit dies zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu beauftragte Personen des örtlichen Betriebsleiters Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU betriebliche Weisungen erteilen.

Das Personal des EVU hat den Weisungen uneingeschränkt Folge zu leisten. Dies umfasst auch die Befugnis zur Mitfahrt im Führerraum des eingesetzten Triebfahrzeugs.

4.6. Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur

Die FCT ist berechtigt, ihre Eisenbahninfrastruktur jederzeit hinsichtlich technischer und betrieblicher Standards zu verändern sowie Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchzuführen.

Die FCT führt diese Maßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Über geplante Änderungen informiert die FCT zeitnah. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5. Nutzungsentgelt

5.1. Entgeltgrundsätze

Bei jeder Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der FCT wird ein Entgelt pro Achse erhoben, was bei der FCT zu erfragen ist.

Das Entgelt beinhaltet die Transportmöglichkeiten Last- / Leerfahrt für jeweils eine Zuführung und dessen Rückführung.

5.2. Bemessungsgrundlage / Stornierung

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Infrastruktur ist das Entgeltverzeichnis der FCT.

Für Stornierungen wird ein Entgelt nach folgendem Grundsatz erhoben:

Zeitpunkt der Stornierung vor der bestellten Nutzung der Serviceeinrichtung (vor dem Nutzungstag)	Stornokosten
3 Tage	kostenfrei
weniger als 3 Tage	50 %
weniger als 24 Stunden	100 %

5.3. Preisbildung

Das Nutzungsentgelt für die Infrastruktur der FCT kann auf Anfrage durch die fachkundige Stelle der FCT kommuniziert werden.

5.4. Abstellentgelt

Sofern betrieblich möglich, kann sowohl eine teilweise als auch eine zeitweise Nutzung von Gleisen auf der Grundlage des Entgeltverzeichnisses zur Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen vereinbart werden.

5.5. Personalkosten

Eventuell zusätzlich anfallende Personalkosten werden aus der Zeitdauer der Leistung multipliziert und mit dem, im Entgeltverzeichnis, festgelegten Stundensatz für den Mitarbeiter der FCT (sonstiges Personal) ermittelt. Die Leistungsdauer wird dabei auf volle Stunden aufgerundet.

5.6. Umsatzsteuer

Entgelte werden zuzüglich der jeweils gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe erhoben.

5.7. Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich innerhalb von 14 Tagen nach Zugang der Rechnung auf ein von der FCT benanntes Konto zu überweisen.

5.8. Verzugszinsen

Bei Zahlungsverzug hat das EVU Verzugszinsen in jeweils gesetzlicher Höhe zu entrichten.

6. Gefahren für die Umwelt

6.1. Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere der Umgang mit umweltgefährdenden Gütern und Stoffen, wie z.B. das Betanken von Fahrzeugen durch Tankwagen (GKW), darf nur an dafür vorgesehenen und geeigneten Stellen erfolgen und ist grundsätzlich beim Infrastrukturbetreiber anzumelden.

6.2. 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 Unfallmeldestelle der FCT 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 der FCT notwendig, trägt der Verursacher die Kosten.

6.3. Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU, auch unverschuldet, verursacht worden sind, veranlasst die FCT die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU.

Ist ein Verursacher nicht feststellbar, gilt die Haftung gemäß 7.4.

6.4. Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer

Ist die FCT als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU, auch unverschuldet, verursacht worden sind, trägt das EVU die der FCT entstehenden Kosten.

Ist ein Verursacher nicht feststellbar, gilt die Haftung gemäß 7.4.

7. Haftung

7.1. Grundsatz

Die Vertragsparteien haften nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS keine davon abweichenden Regeln enthalten.

Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten (Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf) und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

Im Verhältnis zwischen der FCT und dem EVU gilt:

Der Ersatz eigener Sachschäden wird ausgeschlossen.

Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000,00 Euro übersteigt oder 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.

Für alle Sach- und Personenschäden, die der FCT an Betriebsmitteln und Betriebseinrichtungen bei Nichtbeachtung der Betriebsanweisung der FCT während der Bedienung des Nebenan schlusses entstehen, haftet die Hafenbahn Mainz / das jeweilige EVU.

Der Entlastungsbeweis nach § 831 BGB ist ausgeschlossen.

Für alle in den Nebenanschluss bereitgestellten Waggon, einschließlich der Ladungen, die wegen Unzustellbarkeit oder aus anderen Gründen, die die Firma FCT nicht zu vertreten hat, auf den Gleisen im Nebenanschluss oder dem Hauptgleis der Hafenbahn verbleiben müssen, übernimmt die Firma FCT keine Haftung.

Die Firma FCT haftet für Verluste und Beschädigungen an den Fahrzeugen bzw. an der Ladung, die durch auf den Anschlussgleisen der Firma FCT verbleibenden und bestimmten Waggon durch FCT oder Dritte zugefügt werden.

7.2. Mitverschulden

Bei Mitverschulden gilt der § 254 BGB und der § 13 HPfIG entsprechend.

7.3. Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter wird auf den Umfang der Haftung der Vertragsparteien beschränkt. 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.

7.4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursachern

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Infrastruktur oder bei „Dritten“ verursacht hat, gilt folgendes:

- weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung befreit
- kann der Nachweis nicht erbracht werden, wird der Schaden auf alle Nutzer der Infrastruktur aufgeteilt
- der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen dann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten 12 Monaten vor Schadenseintritt ergibt

8. Entgeltgrundsätze und Entgeltverzeichnis für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der FCT

Stand 2011

Diese Entgeltgrundsätze gelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der FCT.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur umfasst das Recht der Nutzung des Infrastrukturabschnitts mit einer bestellten Fahrzeugeinheit zu einem festgelegten Zeitpunkt.

Darin enthalten sind:

- die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Ladegleise der FCT zum Zwecke der Be- oder Entladung,
- außerplanmäßige Unterbrechungen sowie notwendige Zwischenpufferung vor/nach dem Ladevorgang.

Dies betrifft insbesondere das Abziehen der Fahrzeuge aus den Ladegleisen nach Abschluss des Ladevorgangs zur Räumung für nachfolgende Be- bzw. Entladung.

Eisenbahninfrastruktur / Achse	1,90 EUR
Abstellen von Schadwagen pro Tag / Wagen	2,00 EUR
Einweisung in die Eisenbahninfrastruktur / pro Einweisung / je angefangene Stunde	85,00 EUR
Sonstiges Personal pro Mitarbeiter / Stunde	45,00 EUR

Weitere Leistungen werden nach Material und Zeitaufwand verrechnet.