

**Nutzungsbedingungen für
Serviceeinrichtungen der IBB
Industriebahnhof Stade-Brunshausen
GmbH – Besonderer Teil (IBB-NBS-BT)**

Stand: Februar 2011

1. Vorbemerkungen

1.1 Eisenbahnrechtliche Grundlagen

Für Umschlag von Ladeeinheiten (LE) im Kombinierten Verkehr (KV) betreibt die IBB-Industriebahnhof Stade-Brunshausen GmbH (IBB) einen Terminal mit Ein- und Ausgangsgleisen, Lade-, Rangier- und Abstellgleisen sowie mit einem Portalkran für Kombinierten Verkehr, einer Gleiswaage und einer Waage für Kraftfahrzeuge als Serviceeinrichtung gemäß § 2 (3c) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Die Anlagen sind über ein Verbindungsgleis mit dem Gleisanschluss Süd der DOW Deutschland Anlagengesellschaft mbH (Schwingewerk) verbunden. Beide Gleisanschlüsse (IBB + DOW) sind Nebenanschlüsse an dem Hauptanschluss Industriestammgleis Stade – Bützfleth.

Eigentümer und Betreiber des Hauptanschlusses ist die Deutsche Bahn Netz AG.

Errichtet wurde der Industriebahnhof Stade-Brunshausen von der Stadt Stade und mit Überlassungs- und Betreibervertrag vom 07.11.1994 der IBB zur Nutzung überlassen. Mit Erlaubnisurkunde vom 03.11.1994 hat die Stadt Stade der IBB die Betriebserlaubnis als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilt.

Eisenbahnrechtlich ist die Serviceeinrichtung eine Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 (3) AEG, die als Anschlussbahn gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen des Landes Niedersachsen (BOA) vom 14.12.1955 betrieben wird.

Durchgeführt wird der Betrieb auf Grundlagen der Richtlinie (Ril) 408 der DB Netz AG und der Anweisung für den Eisenbahnbetrieb auf dem Industriebahnhof Stade-Brunshausen. Örtliche Besonderheiten sind in der Anweisung für den Eisenbahnbetrieb auf dem Industriebahnhof Stade-Brunshausen geregelt.

Alle Fahrten auf der Eisenbahninfrastruktur sind Rangierfahrten, die notwendigerweise eine Zugtrasse bis bzw. ab Bf. Stade zur Folge haben.

Außerdem sind gesetzliche und behördliche Auflagen gemäß Erlaubnisurkunde vom 03.11.1994 und den Planfeststellungsbeschlüssen vom 10.02.1991 und vom 03.02.1994 zu beachten. Da über die Serviceeinrichtungen mehr als ein Endnutzer bedient werden kann, gewährt die IBB allen Zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur § 14 (1) AEG. Dies ergibt sich auch daraus, dass zur Erweiterung der Infrastruktur Fördermittel aus öffentlicher Hand eingesetzt worden sind.

1.2 Begriffsdefinitionen

Die IBB ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 2 (1) AEG.

Betrieb der Eisenbahninfrastruktur: Instandhaltung der Anlagen gemäß DIN 31051, Zuweisen von Fahrwegkapazitäten. (EIU)

Betrieb auf der Eisenbahninfrastruktur: Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen auf der Eisenbahninfrastruktur als Zug- bzw. Rangierfahrten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Sämtliche Aufgaben, die beim Betrieb **der** Eisenbahninfrastruktur wie auch beim Betrieb **auf der** Eisenbahninfrastruktur anfallen, werden von Betriebseisenbahnern erledigt.

1.3 Zugang zu Serviceeinrichtungen

Die IBB gewährt Zugangsberechtigten diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen nach Maßgabe der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der IBB, Allgemeiner Teil (IBB-NBS-AT), der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der IBB Besonderer Teil (IBB-NBS-BT) sowie des Vertrages über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der IBB (Infrastruktur-Nutzungsvertrag). Die IBB-NBS-BT ergänzen die IBB-NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (z. B. Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Zugänglich sind die Serviceeinrichtungen der IBB z. Zt. während der Öffnungszeiten von 06:00 bis 18:00 Uhr. Außerhalb dieser Öffnungszeiten sind die beiden Gleistore verschlossen. Eine Nutzung außerhalb vorgenannter Zeiten ist nach entsprechender Vereinbarung möglich.

1.4 Veröffentlichungen und Impressum

Die Veröffentlichungen der IBB-NBS-AT/BT/AGB erfolgen im Internet unter:

www.ibb-terminal-stade.de

Insbesondere veröffentlicht wird in ihren jeweils aktuellen Fassungen die Liste der Entgelthöhen der IBB, Regelwerke und Unterlagen der IBB gemäß Ziffer 3.1 IBB-NBS-AT und Informationen zu den vereinbarten Nutzungen (z.B. Zustand der Eisenbahninfrastruktur, Unregelmäßigkeiten gemäß Ziffer 5.2 IBB-NBS-AT) sowie zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß Ziffer 5.7 IBB -NBS-AT.

Herausgeber der IBB-NBS-AT/BT/AGB:

IBB Industriebahnhof
Stade-Brunshausen GmbH
Beim Bahnhof Brunshausen
21683 Stade
Tel.: 04141/931612
Fax.: 04141/931610
E-Mail: heiko.knueppel@bertschi.com

1.5 Ansprechpartner

Der Zugangsberechtigte benennt der IBB mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags einen für betriebliche Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens, Telefon- und Faxnummer sowie E-Mailadresse, falls vorhanden. Änderungen sind der IBB unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen.

Die Kontaktdaten der IBB lauten: siehe Tz. 1.5

1.6 Neufassungen der IBB-NBS-AT/BT

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

1.7 Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

1.7.1 Grenzen der Eisenbahninfrastruktur

Nördlich der beweglichen Eisenbahnbrücke über die Schwinge schließt die Eisenbahninfrastruktur an das Industriestammgleis Stade – Bützfleth der DB Netz AG an. Anschlussweiche ist die EW 200 in Bahn-km 3,685. Anschlussgrenze ist das Weichenende im Zweiggleis dieser Weiche, gekennzeichnet durch ein Schild mit der Aufschrift „Grenze der Anschlussbahn“.

Die EW 200 wird vom Stellwerk Sf im Bahnhof Stade ferngestellt. Sein Einverständnis zum Befahren der Weiche erteilt der Fahrdienstleiter Sf mit Lichtspeersignalen wie folgt:

Ls III: Für Fahrten in Richtung IBB bzw. Bützfleth

Ls IV: Für Fahrten aus Richtung Bützfleth

Ls V: Für Fahren aus Richtung IBB

Die Grenze zur Anschlussbahn der DOW befindet sich jenseits des Bahnübergangs Stader Elbdeich in Gleis-km 1,56, gekennzeichnet durch das DOW-Tor 10.

1.7.2 Gleise und deren Nutzung

Gleis-Nr.	Nutzlänge (m)	Zweckbestimmung
3	505	Ein-/Ausgang
4	510	Ein-/Ausgang
5	375	Rangieren/Abstellen
6	370	Rangieren/Abstellen
7	370	Rangieren/Abstellen
8	490	Be-/Entladen
9	490	Be-/Entladen

Gleislängen sind nicht angegeben. Bei Bedarf können diese aus dem Lageplan M 1:1000 entnommen werden (Anlage 1). Dies gilt für **alle** Gleise. Nutzlängen werden zwischen den Grenzzeichen (Ra 12) der Zugangsweichen gemessen.

1.7.3 Weichen

Sämtliche Weichen sind Handweichen. Die Grundstellung der Weichen ist aus der Farbgebung der Umstellgewichte ersichtlich.

Bauform der Weichen: 49-215-1:4,8 (sym ABW 26)
49-190-1:9 (EW 22 – 25)
49-190-1:7 (alle übrigen Weichen)

1.7.4 Höhenlage der Gleise und Weichen

Höhe: SO = NN + 4,00 m im gesamten Infrastrukturbereich zwischen Gleis-km 0,0 und 1,56.

1.7.5 Bahnübergänge

Im Verlauf der Eisenbahninfrastruktur gibt es 2 Bahnübergänge, die durch Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken (LZH), Überwachungsart ÜS/ÜL, Bauform NE BUE 90E, technisch gesichert werden: Büdenbender und Stader Elbstraße. Zum Funktionsablauf beim Ein- und Ausschalten der Anlagen siehe Anlage 2 + 3 der Anweisung für den Eisenbahnbetrieb.

1.7.6 100-t-Gleiswaage

In Verlängerung des Gleises 5 befindet sich zwischen den Weichen EW 25 und 26 eine 100-t-Gleiswaage. Nach Einweisung durch den Betreiber der Infrastruktur obliegt den Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen das Wiegen der Güterwagen in eigener Verantwortung.

1.7.7 Wellstahldurchlass Kruken

Unmittelbar nördlich der KV-Ladeanlage werden Gleise und Zufahrtsstraße von einem 85 m langen Wellstahldurchlass mit einer lichten Weite von 5,89 m und einer lichten Höhe von 3,53 m unterquert. Unterfährt wird der Wasserlauf Kruken, ein Gewässer, das unmittelbar nach der Unterquerung in die Schwinge mündet und dem Gezeitenwechsel unterliegt.

1.7.8 Radsatzlasten

Im gesamten Infrastrukturbereich ist der Oberbau für Radsatzlasten von 225 kN ausgelegt.

1.7.9 Gleistore

Die Ein- und Ausgangsgleise, Rangier-, Abstell- und Ladegleise sind eingezäunt. Eine Zufahrt auf der Schiene ist nur durch 2 Gleistore möglich: Im Süden durch ein Gleistor vor Weiche EW 1 (vom und zum Industriestammgleis) und im Norden ein Gleistor zwischen den Weichen EW20/21 (von und zur Anschlussbahn der DOW). In Grundstellung sind beide Tore verschlossen.

2 Ergänzungen der IBB-NBS-AT

2.1 Verweise auf gesetzliche Vorschriften

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

2.2 Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen

Das EVU hat sich über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geltenden Regelwerke und Unterlagen sowie deren Aktualisierungen gemäß Ziffer 3.1 IBB-NBS-AT zu informieren.

2.3 Mahnungen

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Ziffer 4.3 der IBB-NBS-AT in Verzug, so ist die IBB, wenn sie den Zugangsberechtigten nach der ersten unentgeltlichen Zahlungsaufforderung erneut zur Zahlung auffordert, berechtigt, dem Zugangsberechtigten die dadurch entstandenen Kosten pauschal in Rechnung zu stellen. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei der IBB Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

2.4 Nutzungsentgelt – Entgeltgrundsätze

2.4.1 Leistungsumfang

Angeboten werden für eine Nutzungsdauer von insgesamt 10 Stunden folgende Teilleistungen: Bereitstellen je eines Eingangs-, Lade- und Ausgangsgleises.

2.4.2 Entgeltgrundsätze

Ein Nutzungsentgelt wird zunächst, bei jederzeitigem Widerruf innerhalb der Änderungsfristen, nicht erhoben.

Aufwendungen für das Vorhalten und Betreiben der gesamten Eisenbahninfrastruktur, d.h. Instandhaltung i. S. v. DIN 31051 sowie Abschreibung und Verzinsung des Anlagevermögens und anteilige Personalkosten für die Betriebsleitung (§ 6 NESG i. V. m. § 25 BOA des Landes NS) und für Zuweisung von Fahrwegkapazitäten werden aus dem Umschlagentgelt finanziert .

Als Anreizsystem zur Verringerung von Störungen im Betriebsablauf und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastrukturanlagen zahlt das EVU bei Überschreiten der Nutzungsdauer ein besonderes Entgelt, ausgenommen Abweichungen, die durch Dritte oder höhere Gewalt verursacht werden.

Da Leistungsfähigkeit und Kapazität des Industriebahnhofs vorerst noch nicht vollständig ausgeschöpft sind, werden zunächst bei jederzeitigem Widerruf innerhalb der Änderungsfristen keine weiteren Anreizsysteme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit eingeführt.

2.5 Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung

Die Wahrnehmung von Rechten gemäß Ziffer 5.5 IBB-NBS-AT durch die IBB ist von der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters des EVU abhängig. Die Mitarbeiter der IBB legitimieren sich durch Firmenausweise.

3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zur Serviceeinrichtung

3.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleise bzw. Gleisabschnitte werden dem Zugangsberechtigten von der IBB unverzüglich mitgeteilt. Darüber hinaus informiert die IBB über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung.

3.2 Notfallmanagement

Die Unfallmeldestelle für Bahnbetriebsunfälle bzw. gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb auf der Eisenbahninfrastruktur ist wie folgt zu erreichen: Zentrale Notfallmeldestelle der DOW Deutschland Anlagengesellschaft mbH (Schwingewerk) Tel.: 04146/91 23 33. Im Übrigen gilt die Richtlinie 123 der Deutschen Bahn AG in der jeweils aktuellen Fassung (Ril 123 – Notfallmanagement, Brandschutz).

Einzelheiten sind in der Dienstanweisung für den Eisenbahnbetrieb auf dem Industriebahnhof Stade-Brunshausen geregelt.

3.3 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren

Kann anhand der Kriterien des §10 (6) EIBV keine Entscheidung getroffen werden, wird IBB zunächst den Ladebetrieb vom üblichen Standverfahren auf Fließverfahren umstellen.

Darüber hinaus entscheidet IBB in der Reihenfolge des zeitlichen Eingangs der Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen. Bei gleichzeitigem Eingang entscheidet die höhere Umschlagmenge (Anzahl der intermodalen Ladeeinheiten über alle Verkehrstage innerhalb einer Netzfahrplanperiode). Bei gleicher

Umschlagmenge haben die Antragsteller Höchstgebote für das Nutzungsentgelt abzugeben. Das höhere Gebot gibt den Ausschlag.

3.4 Störungen in der Betriebsabwicklung

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung ist umgehend der Eisenbahnbetriebsleiter zu verständigen. Im Übrigen gelten folgende Dispositionsregelungen:

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

1. Von der Infrastruktur der DB Netz AG auf die Eisenbahninfrastruktur der IBB eingehende Fahrten haben Vorrang;
2. In der Gegenrichtung haben Fahrten mit unmittelbarem Übergang auf Züge (Anschluss an eine Zugtrasse) Vorrang vor Fahrten ohne unmittelbarem Übergang auf Züge;

Erfüllen mehrere Fahrten gleichzeitig eines oder mehrere der o. g. aufgeführten Kriterien, gilt folgende Reihenfolge:

- a. Die Zustellung von Wagen mit gefährlichen Gütern hat Vorrang vor Wagen mit sonstigen Gütern.
- b. Pünktliche Fahrten aus dem Netz der DB Netz AG haben Vorrang vor unpünktlichen Fahrten aus dem Netz der DB Netz AG.
- c. Fahrten im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Fahrten im Gelegenheitsverkehr (Sonderzüge).

3.5 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung der IBB in einer vorgegebenen Zeit freizumachen. Kommt er dieser Pflicht nicht nach, so hat die IBB das Recht, die Räumung auf Kosten des Nutzers durchzuführen oder zu veranlassen.

3.6 Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten

Die IBB ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor ihrem Einsatz die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Dazu gehört auch die Bedienung einer Gleiswaage. Die Fortbildung des Personals liegt in der Verantwortung des Nutzers. Die Kosten hierfür trägt der Nutzer.

3.7 Übertragung von Rechten und Pflichten

Falls der Zugangsberechtigte seine Rechte und Pflichten ganz oder teilweise auf Dritte (selbständige Unternehmer, Subunternehmer und andere) übertragen möchte, ist vorher die schriftliche Zustimmung der IBB einzuholen.