



Freie
Hansestadt
Bremen

**Nutzungsbedingungen
für Serviceeinrichtungen
der**

**Bremischen Hafeneisenbahn ~~und der~~
~~bremischen Industriestammgleise~~**

- Besonderer Teil -

(NBS-BT)

gültig ab ~~01.02.2024~~ 01.07.2025
(ersetzt die Fassung vom ~~01.09.2022~~ 01.02.2024)

Die Senatorin für Wissenschaft und Wirtschaft, Häfen und Transformation
Katharinenstraße 37
28195 Bremen



EISENBAHN IN DEN BREMISCHEN HÄFEN SEIT 1860

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	<u>829</u>
1.1	Geltungsbereich	<u>829</u>
1.1.1	Serviceeinrichtungen in Bremen	<u>829</u>
1.1.2	Serviceeinrichtungen in Bremerhaven	<u>829</u>
1.2	Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT	<u>9210</u>
1.3	Veröffentlichungen	<u>11211</u>
2	Beschreibung der Serviceeinrichtungen	<u>11211</u>
3	Bedingungen für den Zugang	<u>11212</u>
3.1	Allgemeines	<u>11212</u>
3.1.1	Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen	<u>11212</u>
3.1.2	Betriebliche Ansprechpartner	<u>12212</u>
3.1.3	Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte	<u>12212</u>
3.1.4	Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten	<u>13213</u>
3.1.5	Datenaustausch und -weitergabe	<u>13213</u>
3.1.6	Haftung	<u>13213</u>
3.1.7	Aufrechnungsbefugnis	<u>13213</u>
3.2	Nutzung der Infrastruktur	<u>14213</u>
3.2.1	Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen	<u>14213</u>
3.2.2	Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten	<u>15214</u>
3.2.3	Informationen zu den vereinbarten Nutzungen	<u>16215</u>
3.2.4	Verantwortung für Fahrzeuge	<u>18216</u>
3.2.5	Standortveränderung von Fahrzeugen	<u>18216</u>
3.2.6	Dispositive Zulaufsteuerung	<u>18216</u>
3.3	Betriebssicherheit	<u>19216</u>
3.3.1	Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung	<u>19216</u>
3.3.2	Betriebliche Regelwerke	<u>19217</u>
3.3.3	Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis	<u>20217</u>
3.3.4	Steuerungs- und Sicherungssysteme	<u>20217</u>
3.3.5	Erforderliche Kommunikationseinrichtungen	<u>20217</u>
3.3.6	Notfallmanagement	<u>22219</u>
3.3.7	Beförderung gefährlicher Güter	<u>22219</u>
3.3.8	Mobile Instandhaltung	<u>22219</u>

3.3.9	Betanken von Triebfahrzeugen.....	<u>23</u> 219
4	PRINOS	<u>23</u>220
4.1	Schritte der Systemeinführung.....	<u>25</u> 220
4.1.1	Zuweisungsverfahren Jahresfahrplan 2022/23 ab 01.07.2022	<u>25</u> 220
4.1.2	Standort Bremen Inlandshafen ab 01.09.2022	<u>25</u> 220
4.1.3	Standorte Bremen Grolland und Bremen Hemelingen ab 01.10.2022....	<u>25</u> 220
4.1.4	Standorte Bremerhaven ab 01.12.2022	<u>25</u> 220
4.1.5	Parallelbetrieb und Möglichkeit zeitlicher Verschiebungen Fehler! Textmarke nicht definiert.Fehler! Textmarke nicht definiert. ²¹	
4.2	Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal	<u>26</u> 221
4.3	Übermittlung von Zuginformationen	<u>26</u> 222
4.4	Kommunikation im Rangierbetrieb	<u>27</u> 222
4.5	Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen	<u>28</u> 223
4.6	Datenschutz	<u>28</u> 224
5	Entgelte	<u>28</u>224
5.1	Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte	<u>28</u> 224
5.2	Ausnahmen von der Entgeltspflicht	<u>28</u> 224
5.3	Rechnungslegung	<u>29</u> 225
5.4	Einwendungen	<u>29</u> 225
6	Nutzungsvereinbarungen	<u>29</u>225
6.1	Allgemeines	<u>29</u> 225
6.2	Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre	<u>29</u> 225
6.2.1	Form und Inhalt der Nutzungsanträge	<u>29</u> 225
6.2.2	Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode	<u>30</u> 226
6.2.3	Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode	<u>30</u> 226
6.2.4	Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen.....	<u>31</u> 226
6.2.5	Konfliktlösungsverfahren	<u>33</u> 228
6.2.6	Rückgabe von zugewiesenen Nutzungszeiten	<u>35</u> 229
6.2.7	Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung	<u>35</u> 229
6.2.8	Freimachen der benutzten Infrastruktur	<u>36</u> 230
6.3	Vereinbarung von Hauptnutzungen	<u>36</u> 230

6.3.1	Allgemeines	36230
6.3.2	Form und Inhalt der Anträge	36231
6.3.3	Fristen	37231
6.3.4	Konfliktlösungsverfahren.....	37231
Anhang I		39233
Anhang II		42235
1	Allgemeines.....	8210
1.1	Geltungsbereich.....	8210
1.1.1	Serviceeinrichtungen in Bremen	8210
1.1.2	Serviceeinrichtungen in Bremerhaven	8210
1.2	Beschreibung der Serviceeinrichtungen	9211
1.3	Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT	9211
1.4	Veröffentlichungen	11213
2	Bedingungen für den Zugang	11213
2.1	Allgemeines	11213
2.1.1	Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen.....	11213
2.1.2	Betriebliche Ansprechpartner und weitere Kontaktdaten	12214
2.1.3	Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte	12214
2.1.4	Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten	13215
2.1.5	Datenaustausch und -weitergabe	13215
2.1.6	Haftung	13215
2.1.7	Aufrechnungsbefugnis	13215
2.2	PRINOS	14215
2.2.1	Allgemeines	14215
2.2.2	Nutzung des PRINOS Kundenportals	14216
2.2.3	Informationssicherheit.....	14216
2.3	Nutzung der Infrastruktur	14217
2.3.1	Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen.....	14217
2.3.2	Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten....	15218
2.3.3	Informationen zu den vereinbarten Nutzungen	16218
2.3.4	Verantwortung für Fahrzeuge	18220
2.3.5	Dispositive Zulaufsteuerung.....	18220

2.4	Betriebssicherheit	19221
2.4.1	Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung	19221
2.4.2	Betriebliche Regelwerke	19221
2.4.3	Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis	20222
2.4.4	Steuerungs- und Sicherungssysteme	20222
2.4.5	Erforderliche Kommunikationseinrichtungen	20222
2.4.6	Aufzeichnung von Gesprächen	21223
2.4.7	Notfallmanagement	22223
2.4.8	Beförderung gefährlicher Güter	22224
2.4.9	Mobile Instandhaltung	22224
2.4.10	Betanken von Triebfahrzeugen	23224
2.5	Datenschutz	23228
3	Entgelte	23228
3.1	Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte	23228
3.2	Ausnahmen von der Entgeltpflicht	24229
3.3	Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen	24229
3.4	Einwendungen	24229
4	Nutzungsvereinbarungen	24229
4.1	Allgemeines	24229
4.2	Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal	25230
4.3	Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre	29230
4.3.1	Beantragung der Nutzung	29230
4.3.2	Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode	30231
4.3.3	Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode	30231
4.3.4	Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen	31232
4.3.5	Konfliktlösungsverfahren	33234
4.3.6	Stornierung zugewiesener Nutzungszeiten	35235
4.3.7	Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung	35235
4.3.8	Freimachen der benutzten Infrastruktur	36236
4.4	Vereinbarung von Hauptnutzungen	36236
4.4.1	Allgemeines	36236
4.4.2	Beantragung der Hauptnutzung	36237

4.4.3	Fristen.....	37237
4.4.4	Konfliktlösungsverfahren.....	37237
	Anhang I.....	39239
	Anhang II.....	42241

1 Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

~~Die~~Die Freie Hansestadt Bremen ~~betreibt~~ vertreten durch die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation ~~die nachfolgend aufgeführten Eisenbahninfrastrukturen der Bremischen Hafeneisenbahn einschließlich der bremischen Industriestammgleise.~~ Diese Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (~~NBS-AT, NBS-BT~~) gelten für den Zugang ~~zur Bremischen Hafeneisenbahn und zu den bremischen Industriestammgleisen sowie diesen Anlagen und~~ die Erbringung der damit verbundenen Leistungen.

~~Der Geltungsbereich erstreckt sich auf die im Folgenden aufgeführten Anlagen in Bremen und Bremerhaven.~~ Details zur Lage und Abgrenzung der Serviceeinrichtungen sind den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen zu entnehmen (siehe Ziffer 1.41.41.34).

~~Die NBS~~Diese Nutzungsbedingungen enthalten ~~darüber hinaus~~auch Bestimmungen zur Vergabe von Terminal-Slots für die an die Bremische Hafeneisenbahn anschließenden Serviceeinrichtungen der EUROGATE Container Terminal Bremerhaven GmbH (CTB), der Rail Gate Bremerhaven GmbH (RGB) und der Rail Terminal Bremerhaven GmbH (RTB).

1.1.1 Serviceeinrichtungen in Bremen

~~Bremische Hafeneisenbahn~~

- Bahnhof Bremen Inlandshafen (~~einschließlich Bereich Überseestadt~~)
- Bahnhof Bremen-Grolland

~~Industriestammgleise~~

- Industriestammgleis Bremen GVZ (Güterverkehrszentrum), anschließend an den Bahnhof Bremen-Grolland der Bremischen Hafeneisenbahn
- Industriestammgleis Bremen-Hemelingen, ~~anschließend~~anschließend an den Bahnhof Bremen-Hemelingen der DB NetzInfraGO AG

1.1.2 Serviceeinrichtungen in Bremerhaven

~~Bremische Hafeneisenbahn~~

- Bahnhof Bremerhaven Seehafen mit den Bahnhofsteilen Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich und Weddewarder Tief

Anmerkung: Die Gleise 511 bis 516 auf dem Container Terminal 2/3 sind einschließlich der Zuführungsgleise Bestandteil der Bremischen Hafeneisenbahn.

- Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel

Die Gleise 231 bis 238 sowie 124 im Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel der DB NetzInfraGO AG ~~befinden sich im Eigentum~~sind Bestandteil der Stadtgemeinde

~~Bremen-Bremischen Hafeneisenbahn~~. Die Betriebsplanung und Infrastrukturdisposition erfolgt ~~durch die Bremische Hafeneisenbahn~~ auf Grundlage dieser NBS. Die Fahrdienstleitung ~~obliegt imliegt für den~~ gesamten Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel ~~im Stellwerk Sf~~ der DB ~~NetzInfraGO~~ AG.

Industriestammgleis

- Industriestammgleis Bremerhaven Fischereihafen, anschließend an den Bahnhof Bremerhaven Wulsdorf der DB ~~NetzInfraGO~~ AG

1.2 Beschreibung der Serviceeinrichtungen

Die Gleisanlagen haben Regelspurweite und sind für schweren Güterverkehr ausgelegt. Sie entsprechen der Streckenklasse D4 (Radsatzlast 22,5 t; Meterlast 8,0 t/m) nach der Europäischen Norm EN 15528, soweit die betrieblich-technischen Regelwerke des EIU keine Abweichungen hiervon festlegen.

Der minimale Kurvenradius beträgt 150 m. Die maximalen Neigungen und weitere Informationen zur Charakteristik der Anlagen können den im Internet veröffentlichten Auszügen aus den Betriebsstellenbüchern und Bedienungsanweisungen entnommen werden (siehe Ziffer 1.4).

Elektrifizierte Gleisabschnitte sind in den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen gelb unterlegt (siehe Ziffer 1.4).

Angaben zu Steuerungs- und Sicherungssystemen finden sich im Abschnitt 2.4.4, zu den Kommunikationseinrichtungen im Abschnitt 2.4.5.

1.21.3 Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT

~~Für die Benutzung der Infrastruktur gelten lt. Ziffer 3.1.2 NBS-AT ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des EIU. Die Bestimmungen der NBS-BT gelten vorrangig vor denen der NBS-AT.~~

Die folgende Übersicht zeigt auf, zu welchen Bestimmungen der NBS-AT ~~diese~~ NBS-BT-spezifische Konkretisierungen vornehmen:

Bezug NBS-AT	Fundstelle NBS-BT
2.3.1	2.4.12.4.13.32.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung
2.3.3	2.4.32.4.33.32.4.3 Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis
2.4.1	2.4.12.4.13.32.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung
2.4.2	2.4.42.4.43.32.4.4 Steuerungs- und Sicherungssysteme 2.4.52.4.53.32.4.5 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen
3.1.1	2.1.12.1.132.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen

3.2.1	4.2 Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal 6.4 Nutzungsvereinbarungen Nutzungsvereinbarungen Nutzungsvereinbarungen Nutzungsvereinbarungen 4.3.14.3.16.24.3.1 Form und Inhalt der Nutzungsanträge <u>Beantragung der Nutzung</u> 1.1.11.1.14.4.2 Beantragung einer Hauptnutzung Beantragung einer Hauptnutzung Beantragung der Hauptnutzung
3.2.2	6.2.1 Form und Inhalt der Nutzungsanträge 6.3.2 Form und Inhalt der Anträge
3.3.1.2	6.2.54.3.5 <u>Konfliktlösungsverfahren</u> 4.4.44.4.46.34.4.4 <u>Konfliktlösungsverfahren</u>
4.1	3353 <u>Entgelte</u> Entgelte Entgelte Entgelte
4.5	2.1.72.1.732.1.7 <u>Aufrechnungsbefugnis</u>
5.1.3	2.1.22.1.232.1.2 <u>Betriebliche Ansprechpartner</u>
5.2	2.3.32.3.33.2.3.3 <u>Informationen zu den vereinbarten Nutzungen</u> 4.3 Übermittlung von Zuginformationen
5.3.1	2.3.3.12.3.3.13.2.3.3.4 <u>Informationen des EIU</u>
5.3.3	2.3.52.3.52.3.2.65 <u>Dispositive Zulaufsteuerung</u>
5.3.5	6.2.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 6.2.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur 4.3.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 4.3.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur
5.7.2	1.41.41.34 <u>Veröffentlichungen</u>
6	2.1.62.1.632.1.6 <u>Haftung</u> 2.3.42.3.42.3.2.4 <u>Verantwortung für Fahrzeuge</u> 3.2.5 Standortveränderung von Fahrzeugen 3.3.82.4.8 <u>Mobile Instandhaltung</u> 6.2.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 6.2.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur 4.3.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 4.3.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur
7.2	2.3.12.3.12.3.2.1 <u>Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen</u>

Regelungen der NBS-BT gelten vorrangig zu denen der NBS-AT.

1.31.4 Veröffentlichungen

Die Bremische Hafeneisenbahn veröffentlicht im Internet unter www.bremische-hafen-eisenbahn.de folgende Dokumente und Informationen:

- a) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-AT, NBS-BT)
- b) Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte
- c) Preisliste digitaler Rangierfunk
- d) Übersichtspläne der Serviceeinrichtungen
- e) Auszüge aus den Betriebsstellenbüchern
- f) Bedienungsanweisungen für die Benutzung der Industriestammgleise
- g) Liste der Ansprechpartner
- h) Schnittstellenbeschreibung Zugbildungsmeldung
- i) Alternatives Excel-Formular Zugbildungsmeldung
- j) Formular für die Beantragung von Nutzungszeiten als Rückfallebene für das PRINOS-Kundenportal
- k) ~~PRINOS~~-Datenschutzerklärung
- l) Informationen nach Ziffer 5.2.1 NBS-AT über den Zustand der Infrastruktur (insbesondere Hinweise auf vorhersehbare betrieblich relevante Baumaßnahmen und Änderungen der technischen Eigenschaften der Infrastruktur)

~~21.1 Beschreibung der Serviceeinrichtungen~~

~~Die Gleisanlagen innerhalb der Serviceeinrichtungen haben Regelspurweite und sind für schweren Güterverkehr ausgelegt. Sie entsprechen der Streckenklasse D4 (Rad-satzlast 22,5 t; Meterlast 8,0 t/m) nach der Europäischen Norm EN 15528, soweit die betrieblich-technischen Regelwerke des EIU keine Abweichungen hiervon festlegen.~~

~~Der minimale Kurvenradius beträgt 150 m. Die maximalen Neigungen und weitere In-formationen zur Charakteristik der Anlagen können den im Internet veröffentlichten Auszügen aus den Betriebsstellenbüchern und Bedienungsanweisungen entnommen werden (siehe Ziffer 1.3).~~

~~Elektrifizierte Gleisabschnitte sind in den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen gelb unterlegt (siehe Ziffer 1.3).~~

~~Angaben zu Steuerungs- und Sicherungssystemen finden sich im Abschnitt 3.3.4, zu den Kommunikationseinrichtungen im Abschnitt 3.3.5.~~

32 Bedingungen für den Zugang

3.42.1 Allgemeines

3.1.42.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen

Vereinbarungen nach §§ 20 und 21 ERegG setzen sich zusammen aus:

- ~~1. Nutzungsvereinbarungen über die Einzelheiten des Zugangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 1 ERegG (siehe hierzu auch Ziffer 6.1),~~
- 2.1. einem Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag über die Bedingungen des Zu-gangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ERegG sowie die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen gemäß § 21 Abs. 1 ERegG₁.

2. ~~Nutzungsvereinbarungen über die Einzelheiten des Zugangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. Die Unterbreitung eines Angebots~~1 ERegG (siehe Ziffer 4.1).

~~Der Zugang zum AbschlussPRINOS Kundenportal (siehe Ziffer 2.2), die Beantragung einer Nutzungsvereinbarung durch das~~Nutzung und die tatsächliche Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU setztsetzen das Vorliegen eines für den vorgesehenen Zeitraum ~~der beantragten Nutzung~~ geltenden Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags voraus.

Rahmen-Infrastrukturnutzungsverträge können nach Bedarf des Zugangsberechtigten zeitlich befristet oder unbefristet geschlossen werden.

Bei Abschluss eines Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags oder auf Anfrage des EIU weisen EVU im Sinne des § 2 Abs. 3 AEG das Vorliegen der allgemeinen Zugangsvoraussetzungen nach den Ziffern 2.1 und 2.2 NBS-AT nach.

~~Rahmen-Infrastrukturnutzungsverträge können nach Bedarf des Zugangsberechtigten im Sinne des § 1 Abs. 12 ERegG zeitlich befristet oder unbefristet geschlossen werden.~~

~~Vor Unterzeichnung des Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags und Abschluss einer Nutzungsvereinbarung haben Zugangsberechtigte kein Anrecht auf Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU.~~

3.1.22.1.2 Betriebliche Ansprechpartner und weitere Kontaktdaten

Der Zugangsberechtigte benennt dem EIU bei Abschluss des Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrags seine Firmierung, seine Post- und ggf. abweichende Rechnungsanschrift sowie verantwortliche Ansprechpartner oder Stellen, die auch im Notfall befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in dessen Namen zu treffen und hierzu jederzeit erreichbar sind. Die Benennung umfasst die entsprechenden Kontaktdaten (Telefon, ~~Telefax, E-Mail~~). ~~Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen.~~E-Mail).

Die vom Zugangsberechtigten bereitgestellten Daten hinterlegt das EIU initial im PRINOS Kundenportal (siehe Ziffer 2.2). Der Zugangsberechtigte aktualisiert diese Daten bei Änderungen unaufgefordert und unverzüglich.

Das EIU veröffentlicht ~~gemäß Ziffer 1.3~~ eine fortlaufend aktualisierte Liste ~~der seiner~~ Ansprechpartner im Internet. (siehe Ziffer 1.4). Sie umfasst unter anderem die Kontaktdaten des Eisenbahnbetriebsleiters, des Betriebskoordinators, der Fahrdienstleiter, der Infrastrukturdисponenten, der Betriebsplanung, des PRINOS Supports sowie der Notfallleitstelle.

3.1.32.1.3 Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte

Die in diesen NBS beschriebenen Rechte und Pflichten des EIU gegenüber dem Zugangsberechtigten können durch Dritte wahrgenommen werden, soweit sie in einem entsprechenden Vertragsverhältnis mit dem EIU stehen.

Die Freie Hansestadt Bremen hat die DB InfraGO AG mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Betriebsführung der Bremischen Hafeneisenbahn beauftragt. Dazu zählen

insbesondere die Kapazitätsvergabe, die Baubetriebsplanung, die Infrastrukturdisposition, die Fahrdienstleitung im Bereich der Stellwerke des EIU, die Vermittlung von Ortskenntnis und das Notfallmanagement.

Die Freie Hansestadt Bremen hat die bremenports GmbH & Co. KG unter anderem mit dem Bau, der Inspektion und Instandhaltung sowie der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur, mit dem Betrieb des Rangierfunks, mit der Fakturierung der Entgelte sowie mit der Stellung der Eisenbahnbetriebsleiter und des Gefahrgutbeauftragten der Bremischen Hafeneisenbahn beauftragt.

3.1.42.1.4 Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten

Der Zugangsberechtigte teilt dem EIU in Textform den beabsichtigten Eintritt eines Dritten gemäß § 22 ERegG bzw. die beabsichtigte Übertragung seiner Rechte und Pflichten auf Dritte gemäß § 43 Absatz 3 ERegG mit.

Das EIU ist berechtigt, dem Eintritt bzw. der Übertragung zu widersprechen, falls der Dritte nicht den gesetzlichen Anforderungen genügt oder nicht über einen Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag nach Ziffer 2.1.12.1.132.1.1 verfügt.

3.1.52.1.5 Datenaustausch und -weitergabe

Der Zugangsberechtigte stimmt einer Weiterleitung von Daten der DB NetzInfraGO AG (z.B. Fahrplan- und Zuglaufinformationen) an das EIU zum Zweck der Kapazitätsplanung, der Zulaufsteuerung, der Statistik und ~~zum Zweck~~ der Berechnung von Entgelten für die Nutzung der Serviceeinrichtungen zu.

Das EIU ist berechtigt, betriebliche Daten (z.B. geplante Nutzung der Infrastrukturen ~~von Hafeneisenbahn des EIU und Umschlagterminal sowie Abweichungen von der Planung, Fahrplan~~Umschlagterminals, Daten über den Zug- und Zuglaufinformationen~~Rangierbetrieb~~) mandantengerecht an die Betreiber der ~~an die Infrastruktur des EIU~~ angeschlossenen Terminals sowie und die vom Zugangsberechtigten für die jeweilige Nutzung benannten EVU und Rangierdienstleister zum Zweck der Abstimmung von Betriebsabläufen weiterzugeben.

Das EIU ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Betriebsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

Es gelten die Bestimmungen zum Datenschutz nach Ziffer 4.62.5.

3.1.62.1.6 Haftung

Der Haftungsausschluss nach Ziffer 6.1.3 NBS-AT gilt auch dann, wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter zu ersetzen sind.

3.1.72.1.7 Aufrechnungsbefugnis

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

2.2 PRINOS

2.2.1 Allgemeines

Das IT-System PRINOS der Bremischen Hafeneisenbahn dient der Kapazitätsplanung und -vergabe, der dispositiven Steuerung und Dokumentation der operativen bahnbetrieblichen Prozesse, der Kommunikation zwischen dem EIU, den Zugangsberechtigten, den EVU, Rangierdienstleistern und Terminals sowie der Bereitstellung von Daten bzgl. der Berechnung von Entgelten.

2.2.2 Nutzung des PRINOS Kundenportals

Der Zugangsberechtigte erhält vom EIU einen kostenfreien Zugang zum internetbasierten PRINOS Kundenportal und eine entsprechende Bedienungsanweisung. Voraussetzung für die Einrichtung des Zugangs zum PRINOS Kundenportal ist ein vom Zugangsberechtigten mit dem EIU geschlossener Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag (siehe Ziffer 2.1.1).

Die Nutzung des PRINOS Kundenportals für die in diesen NBS-BT beschriebenen Funktionen ist zwingende Voraussetzung für die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU. Soweit und solange ein Zugang zum PRINOS Kundenportal gestört ist, stehen die in diesen NBS-BT beschriebenen Rückfallebenen zur Verfügung.

Die Nutzung des PRINOS Kundenportals durch den Zugangsberechtigten umfasst insbesondere folgende Bereiche:

- Pflege der Kundenstammdaten (siehe Ziffer 2.1.2)
- Kapazitätszuweisung (siehe Ziffer 4)
- Übermittlung von Zuginformationen (siehe Ziffer 2.3.3.2)
- Kommunikation im Rangierbetrieb (siehe Ziffer 2.3.3.3)
- Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen (siehe Ziffer 3.3)

2.2.3 Informationssicherheit

Kennwörter für das PRINOS Kundenportal dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Es ist ein Kennwort zu wählen, das nicht für andere Dienste verwendet wird. Sollte der Verdacht bestehen, dass das Kennwort kompromittiert worden ist, ist unverzüglich der PRINOS Support zu informieren. Beim Verlassen des Arbeitsplatzes muss dieser gesperrt werden, sofern nicht vorab eine Abmeldung vom PRINOS Kundenportal erfolgt ist.

3.2.2.3 Nutzung der Infrastruktur

3.2.12.3.1 Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU ist während der Besetzungszeiten der jeweiligen Stellwerke möglich. Die Stellwerke sind mit Ausnahme der folgenden Zeiten der Betriebsruhe durchgehend besetzt (Regelbesetzungszeiten):

Bereich	Stellwerk	Betriebsruhe
Bremerhaven Seehafen (Bahnhofsteile Kaiserhafen, Nordhafen, Imsumer Deich, Weddewarder Tief)	Stf Bkf (Steuerung durch Stellwerk Stf)	keine
Bremerhaven Seehafen (bremische Gleise im Bahnhofsteil Speckenbüttel)	HBHS Sf (DB Netz <u>InfraGO</u> AG)	keine
Bremen Inlandshafen (einschließlich Überseestadt)	If	samstags 14:30 Uhr bis sonntags 20:30 Uhr
Bremen Grolland (einschließlich Industriestammgleis GVZ)	Raf	samstags 19:00 Uhr bis sonntags 08:00 Uhr
Bremen Hemelingen (Industriestammgleis)	HBHM Hf (DB Netz <u>InfraGO</u> AG)	Keine
Bremerhaven Fischereihafen (Industriestammgleis)	HBH Bf (DB Netz <u>InfraGO</u> AG)	Keine

Ausnahmen von den Regelbesetzungszeiten gelten für die Stellwerke des EIU an den nachfolgend genannten Sonn- und Feiertagen sowie den jeweils vorangehenden und nachfolgenden Tagen:

Neujahrstag
Ostersonntag
Pfingstsonntag
1. Weihnachtstag

An ~~den genannten diesen~~ Feiertagen sind die Stellwerke des EIU von 18:00 Uhr des Vortags bis 05:00-Uhr des folgenden Tags nicht besetzt. An Wochenenden ~~sind gelten~~ ergänzend die regulären Zeiten der Betriebsruhe ~~zu beachten~~.

Die Durchführung von Zug- und Rangierfahrten außerhalb der Regelbesetzungszeiten ist mindestens zehn Werktage vor der gewünschten Fahrt ~~beim EIU~~ in Textform beim EIU zu beantragen. Das EIU ~~erhebt berechnet~~ für seinen zusätzlichen Aufwand ein Entgelt ~~gemäß der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte~~ (siehe Ziffer 4.33.1).

3.2.22.3.2 Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten

Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, haben Zugangsberechtigte vor der Durchführung von Verkehrsleistungen ~~in den Serviceeinrichtungen des EIU~~

den gesamten Verkehrsablauf zu planen, sich falls erforderlich die Strecken- und Ortskenntnis anzueignen, ggf. die Beauftragungen von Dienstleistern zur Durchführung von Teilleistungen (z.B. Rangierfahrten) vorzunehmen und die Nutzung ~~der Serviceeinrichtungen~~ mit dem EIU abzustimmen zu vereinbaren.

3.2.32.3.3 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

3.2.3.12.3.3.1 Informationen des EIU

Das EIU informiert den ~~gemäß Ziffer 3.1.2 benannten betrieblichen Ansprechpartner des~~ Zugangsberechtigten unverzüglich per E-Mail über

- die Veröffentlichung von Informationen nach Ziffer 1.41.41.34 Buchstabe ~~k)~~ über den Zustand der Infrastruktur,
- betriebliche Unregelmäßigkeiten gemäß Ziffer 5.2.1 NBS-AT,
- besondere Vorkommnisse im Sinne der Ziffer 5.3.1 NBS-AT,
- die Einführung und Aufhebung der dispositiven Zulaufsteuerung (Ziffer 2.3.52.3.52.3.2.65).

Das EIU informiert den Zugangsberechtigten nicht über Angelegenheiten benachbarter Infrastrukturen (Baumaßnahmen, betriebliche Unregelmäßigkeiten etc.).

3.2.3.22.3.3.2 Informationen des EVU Zugangsberechtigten zum Zugbetrieb

~~Das EVU stellt dem EIU über die in Ziffer 5.2.2 NBS-AT genannten Daten hinaus folgende Informationen zur Verfügung:~~

- ~~a) Zugnummer und Verkehrstag (auch bei nachträglichen Änderungen),~~
- ~~b) von der Vereinbarung abweichende Nutzungen der Serviceeinrichtungen,~~
- ~~c) eine aktuelle Übersicht der zum Wagenzug gehörenden Fahrzeuge in der tatsächlichen Reihenfolge beginnend ab der Zugspitze unter Nennung der UIC-Wagennummer, der Länge über Puffer, des Gesamtgewichts, des Versand- und des Zielbahnhofs und der Kennzeichnung von Schwerwagen, Lademaßüberschreitungen und Gefahrgut (inkl. UN-Nummer) (bspw. in Form einer Wagenliste).~~

~~Das EVU übermittelt die Informationen unverzüglich an die Infrastrukturdisposition der jeweiligen Serviceeinrichtung des EIU (Kontaktdaten: siehe Ziffer 1.3 Buchstabe g)), Übersichten nach Buchstabe c) jedoch spätestens bis eine Stunde vor Ankunft bzw. bis unmittelbar vor Abfahrt eines Zuges oder einer Wagengruppe in bzw. von den Serviceeinrichtungen des EIU.~~

~~Die Übermittlung erfolgt in Textform per E-Mail bzw. im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. Übermittlung per Telefax. Der Betreff der Mitteilung enthält den Namen des EVU, die Zugnummer und den jeweiligen Verkehrstag.~~

~~Eine Übermittlung der Übersichten nach Buchstabe c) kann alternativ durch ein anderes mit dem EIU abgestimmtes Verfahren erfolgen (z.B. durch einen für das EIU kostenfreien Zugriff auf ein elektronisches Verfahren, das die in Satz 1 Buchstabe c) genannten Informationen umfassend und zeitgerecht abbildet).~~

~~Das EVU nennt bei nachträglichen Änderungen von Zugnummern die bisherige Zugnummer als Referenz. Sofern dem EIU bei Abschluss einer Nutzungsvereinbarung noch keine Zugnummer bekannt war, benennt das EVU bei der Nachmeldung der Zugnummer die in der Nutzungsvereinbarung genannte Vorgangsnummer des EIU.~~

Der Zugangsberechtigte übermittelt dem EIU über das PRINOS Kundenportal folgende Informationen:

1. Zugnummer und Verkehrstag (auch bei nachträglichen Änderungen).
2. von der Vereinbarung abweichende Nutzungen der Serviceeinrichtungen.
3. eine Zugbildungsmeldung in Form einer aktuellen Übersicht und Reihung der zum Zug gehörenden Fahrzeuge (inkl. Triebfahrzeuge) mit weitergehenden Informationen zu Fahrzeugnummern, technischen Daten, Gewichten, Gefahrgut und außergewöhnlichen Sendungen.

Die Zugbildungsinformation kann auf folgenden Wegen bereitgestellt werden:

- durch händische Erfassung im PRINOS Kundenportal.
- durch Übernahme und händische Ergänzung der Fahrzeuge aus der aktuellen Gleisbelegung (nur für Ausgangszüge)
- durch Übernahme und händische Ergänzung von Daten aus dem CODIS-System der dbh Logistics IT AG (nur Container-Verkehre Bremerhaven),
- durch Befüllen und Hochladen einer standardisierten MS-Excel-Tabelle,
- durch Übermittlung einer TAF TSI Train Composition Message (TCM).

Die standardisierte Excel-Tabelle ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.4). Sie bildet die Rückfallebene bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals oder der TCM Schnittstelle. In diesem Fall ist die standardisierte Excel-Tabelle ausgefüllt per E-Mail an das EIU (Ansprechpartner Infrastrukturdisposition) zu senden.

Ebenso im Internet veröffentlicht ist die Schnittstellenbeschreibung der TCM (siehe Ziffer 1.4). Um eine funktionsgerechte Abstimmung der technischen Parameter zu gewährleisten, ist die Nutzung der TCM-Schnittstelle beim EIU zu beantragen.

Der Zugangsberechtigte übermittelt die Informationen unverzüglich, die Zugbildungsinformation jedoch spätestens bis eine Stunde vor Ankunft bzw. bis unmittelbar vor Abfahrt eines Zuges oder einer Wagengruppe in bzw. von den Serviceeinrichtungen des EIU.

Die Verfügbarkeit der vollständigen Zugbildungsinformation bildet die Grundlage für die Zugabfertigung und das Rangieren. Liegen Daten nicht, nicht zeitgerecht oder nicht fehlerfrei vor, werden Prozesse innerhalb des Hafens beeinträchtigt. Das EIU behält sich vor, die Durchführung von Zug- und Rangierfahrten von der Verfügbarkeit vollständiger Zuginformationen abhängig zu machen.

2.3.3.3 Informationen des EVU zum Rangierbetrieb

Das EVU meldet jede Veränderung des Standorts von Fahrzeugen innerhalb der Bahnhöfe Bremen Inlandshafen, Bremen-Grolland und Bremerhaven Seehafen (einschließlich DB-Gleise) über das PRINOS Kundenportal unter Angabe von Start- und Zielgleis, Reihung, Arbeitsrichtung und Nummern der zu rangierenden Fahrzeuge an. Der tatsächliche Beginn und das tatsächliche Ende einer Rangierfahrt werden dann

fernmündlich zwischen dem EVU und dem jeweils zuständigen Fahrdienstleiter des EIU kommuniziert.

Bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals meldet das EVU Rangierfahrten fernmündlich mit den hierzu erforderlichen Daten beim EIU (Ansprechpartner Infrastrukturdisposition) an.

Die am PRINOS Kundenportal beteiligten Terminals in Bremerhaven fordern die Gestellung und Abholung von Wagengruppen über das Kundenportal ab. Das EVU bestätigt die Abforderung unter Angabe einer zeitlichen Prognose.

Die vollständige und zeitgerechte Kommunikation der Standortveränderung von Fahrzeugen ist Voraussetzung für eine fortlaufende Verfolgung der Fahrzeugstandorte innerhalb des Hafens. Unvollständige oder fehlerhafte Anmeldungen können fehlerhafte Dispositionsentscheidungen, die Beeinträchtigung sicherheitsrelevanter Belange sowie Fehler und Inkonsistenzen bei der Berechnung der Entgelte des EIU zur Folge haben. Insofern tragen EVU und EIU für einen verlässlichen und vollständigen Datenaustausch gemeinsam Sorge.

3.2.42.3.4 Verantwortung für Fahrzeuge

Ein Zugangsberechtigter ist im Rahmen der Nutzung der Serviceeinrichtungen gegenüber dem EIU solange für die Fahrzeuge verantwortlich, bis

- a) sie die Serviceeinrichtungen wieder verlassen haben oder
- b) ein anderer Zugangsberechtigter, der ebenfalls über einen Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem EIU verfügt, über das PRINOS Kundenportal die Verantwortung für die Fahrzeuge übernimmt ~~(Erklärung in Textform).~~

~~3.2.5 Standortveränderung von Fahrzeugen~~

~~Jede Veränderung des Standorts von Fahrzeugen innerhalb der Serviceeinrichtungen des EIU ist bei der zuständigen Betriebsstelle (Disposition) vor Durchführung der Fahrt anzumelden und nach Durchführung der Fahrten zu bestätigen.~~

~~Soll in den Abrechnungsunterlagen des EIU den Gleisbelegungszeiten eine Zugnummer (Ein- oder Ausgangszug) zugeordnet werden, so ist diese der Betriebsstelle bei der Standortveränderung vom EVU bzw. von dessen Erfüllungsgehilfen (bspw. Rangierdienstleister) anzugeben.~~

3.2.62.3.5 Dispositive Zulaufsteuerung

Bei Kapazitätsengpässen an einem ~~Standort~~ der ~~Serviceeinrichtungen des EIU (Bahnhöfe Bremen Inlandshafen, Bremen Grolland, Bremerhaven)~~ Seehafen findet eine dispositive Zulaufsteuerung Anwendung. Kapazitätsengpässe ~~an einem Standort~~ liegen vor, solange die ~~dort~~ für zulaufende Züge benötigten Einfahrgleise nicht in dem zeitlich und räumlich erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen.

Während der dispositiven Zulaufsteuerung legt das EIU die Reihenfolge der einfahrenden Züge so fest, dass die Kapazitätsengpässe schnellstmöglich beseitigt werden. Dabei haben Züge, für die eine Nutzung vereinbart ist, Vorrang vor Zügen ohne eine entsprechende Vereinbarung und Züge mit früherem Ladezeitbeginn Vorrang vor Zügen

mit späterem Ladezeitbeginn. Weitere Kriterien bilden die tatsächliche Länge und die tatsächlich mögliche Ankunftszeit der zulaufenden Züge.

In Abstimmung zwischen dem EIU und der DB NetzInfraGO AG werden Züge, für die ~~beim EIU~~ temporär keine geeigneten Kapazitäten zur Verfügung stehen, im Bereich der DB NetzInfraGO AG in Zwischenabstellung gebracht und ~~vom EIU~~ unverzüglich abgerufen, sobald sie das EIU ~~unter Anwendung der oben genannten Vorrangregeln~~ für eine Zugeinfahrt vorsieht. Die Zwischenabstellung erfolgt nach Maßgabe der Nutzungsbedingungen der DB NetzInfraGO AG.

Das EIU stellt in der Zusammenarbeit mit der DB NetzInfraGO AG sicher, dass betroffene EVU unverzüglich über die Einführung und Aufhebung der dispositiven Zulaufsteuerung sowie über die Zwischenabstellung und den Abruf von Zügen informiert werden.

3.32.4 Betriebssicherheit

3.3.12.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung

Im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn gelten die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

3.3.22.4.2 Betriebliche Regelwerke

Als weitere Bedingungen für den Zugang zu den Serviceeinrichtungen des EIU gelten die im Anhang I genannten Richtlinien und Technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG in der jeweils gültigen Fassung. Sie sind veröffentlicht auf der Internetseite der DB InfraGO AG.

~~Die Richtlinien der DB AG können bezogen werden bei der:~~

~~DB Kommunikationstechnik GmbH,
GE Medien und Kommunikationsdienste;
Kundenservice für Regelwerke, Formulare und Vorschriften
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe~~

Darüber hinaus gelten die Auszüge aus den Betriebsstellenbüchern zur Richtlinie 408 sowie die Bedienungsanweisungen, die ~~im Internet (siehe Ziffer 1.3) auf der Internetseite des EIU~~ veröffentlicht sind. ~~Die jeweils geltenden Fassungen (siehe Ziffer 1.4).~~ Sie sind jederzeit auf Triebfahrzeugen mitzuführen, die Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen des EIU durchführen. ~~jederzeit mitzuführen. Alternativ hat der~~ Der Zugangsberechtigte kann auf andere geeignete Weise sicherzustellen, dass das von ihm eingesetzte Personal über die entsprechenden Informationen verfügt.

Für Gleise des EIU im Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel (siehe Ziffer 1.1.2) gilt das entsprechende netzzugangsrelevante ~~betrieblich-technische~~ Regelwerk der DB NetzInfraGO AG. ~~Ein Bezug ist über die DB Kommunikationstechnik GmbH (s.o.) möglich.~~

3.3.32.4.3 **Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis**

~~Für die Nutzung der Serviceeinrichtungen muss das~~Das vom EVU eingesetzte Personal ~~des EVU muss~~ die erforderliche Strecken- und Ortskenntnis aufweisen.

Eine Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnis durch das EIU ist ~~vom EVU~~ mindestens zehn Werktage vor dem gewünschten Termin zu beantragen. ~~Der für~~Für die Vermittlung erforderliche Zeitaufwand des EIU wird dem EVU ~~nach den in den im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und der Liste der ein Entgelt berechnet~~Entgelte (siehe Ziffer ~~1.3~~) ~~genannten Stundensätzen berechnet.~~3.1).

3.3.42.4.4 **Steuerungs- und Sicherungssysteme**

Hauptgleise sind mit einem Haupt-/Vorsignal-System und PZB 90 ausgestattet. Näheres ist den im Internet veröffentlichten Auszügen aus den Betriebsstellenbüchern zu entnehmen (siehe Ziffer 1.41.41.34).

3.3.52.4.5 **Erforderliche Kommunikationseinrichtungen**

Das EVU ist zur Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Betriebs verpflichtet, beiwährend der Nutzung der Serviceeinrichtungen ~~die vom~~des EIU die vorgegebenen Kommunikationseinrichtungen vorzuhalten ~~und zu betreiben~~.

2.4.5.1 Nutzung des GSM-R

Die Bremische Hafeneisenbahn nutzt für den Zugfunk das ~~digitale~~-GSM-R der DB ~~Net-~~zInfraGO AG im Roaming-Modus. ~~Die~~-Triebfahrzeuge ~~des EVU~~ müssen für Zugfahrten, die auf den Serviceeinrichtungen des EIU beginnen oder enden, mit GSM-R ausgerüstet sein.

Die Nutzung des Zugfunks (GSM-R) ist für Rangierfahrten ausnahmsweise zulässig bei Fahrten eines Streckentriebfahrzeugs mit oder ohne Wagen, die unmittelbar in eine Zugfahrt übergehen oder unmittelbar einer Zugfahrt folgen.

In folgenden Serviceeinrichtungen erfolgt die Kommunikation bei Rangierfahrten mit den jeweils zuständigen Fahrdienstleitern der DB InfraGO AG generell über GSM-R:

- a) Serviceeinrichtungen des EIU im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel
- b) Industriestammgleis Bremen-Hemelingen
- c) Industriestammgleis Bremerhaven Fischereihafen

2.4.5.2 Nutzung des TETRA-Rangierfunks

Die Bremische Hafeneisenbahn nutzt für den Rangierfunk außerhalb der in Ziffer 2.4.5.1 genannten Bereiche den öffentlichen, digitalen Bündelfunk (TETRA-Funk) der AMV Funktechnik Handels GmbH, Oskar Schulze Straße 7, 28832 Achim. Das EIU garantiert, dass alle EVU den Rangierfunk diskriminierungsfrei und zu gleichen Konditionen nutzen können.

~~Die Triebfahrzeuge des EVU müssen für Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen des EIU Sprechfunkgeräte mitführen, die eine Kommunikation mit den Fahrdienstleitern des EIU über den TETRA-Funk sicherstellen.~~

~~Die Nutzung des Zugfunks (GSM-R) ist für Rangierfahrten ausnahmsweise zulässig bei Fahrten eines Streckentriebfahrzeugs mit oder ohne Wagen, die unmittelbar in eine Zugfahrt übergehen oder unmittelbar einer Zugfahrt folgen.~~

~~In folgenden Serviceeinrichtungen des EIU erfolgt die Kommunikation bei Rangierfahrten mit den jeweils zuständigen Fahrdienstleitern der DB Netz AG über GSM-R:~~

- ~~a) Serviceeinrichtungen des EIU im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel (zuständiger Fahrdienstleiter im Bahnhof Bremerhaven-Speckenbüttel)~~
- ~~b) Industriestammgleis Bremen-Hemelingen (zuständiger Fahrdienstleiter im Bahnhof Bremen-Hemelingen)~~
- ~~c) Industriestammgleis Bremerhaven-Fischereihafen (zuständiger Fahrdienstleiter im Bahnhof Bremerhaven Hauptbahnhof)~~

Für die Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter des EIU und dem Triebfahrzeugführer ~~im Rahmen~~ des Rangierfunks EVU ist das Mitführen eines für das TETRA-Netz der AMV Funktechnik eingerichteten Funkgeräts erforderlich. ~~Auf den Serviceeinrichtungen des EIU wird kein Explosionsschutz benötigt. Die Prüfung der Erforderlichkeit von explosionsgeschützten Funkgeräten auf Gleisanschlüssen obliegt dem EVU.~~

Die Beschaffung der Funkgeräte liegt im Verantwortungsbereich der EVU. Geeignete Funkgeräte können von der AMV Funktechnik bezogen werden. Die Konditionen für Kauf bzw. Miete von Geräten sowie weitere Leistungsentgelte der AMV Funktechnik gelten für alle EVU gleichermaßen und werden auf der Internetseite der Hafeneisenbahndes EIU veröffentlicht (siehe Ziffer 1.41.41.34). Darüber hinaus ist die Nutzung von Funkgeräten anderer Herkunft möglich, wenn diese die technischen Voraussetzungen für eine Verwendung im TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik erfüllen.

Die Prüfung der Erforderlichkeit von explosionsgeschützten Funkgeräten auf Gleisanschlüssen liegt beim EVU.

Für kurzfristigen Bedarf stehen auf den Stellwerken des EIU in Bremerhaven (Stf), Bremen Grolland (Raf) und Bremen Inlandshafen (If) Handgeräte ~~(ohne Explosionsschutz)~~ zur Verfügung, die ~~von dem~~ EVU gegen Entgelt ~~(gemäß der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte, siehe Ziffer 1.33.1)~~ ausgeliehen werden können.

~~Das TETRA-Funknetz der AMV Funktechnik kann auch für die interne Kommunikation der Mitarbeiter des EVU (z.B. zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter) genutzt werden. In diesem Fall sind für die Freischaltung der Geräte entsprechende Angaben vom EVU (Benennung der Teilnehmer und Kommunikationswege) erforderlich.~~

2.4.5.3 Aufzeichnung von Gesprächen

Inhalte von Gesprächen, die per Funk zwischen dem Fahrdienstleiter des EIU und dem Personal des Zugangsberechtigten geführt werden, werden zur Beweissicherung für den Fall des Eintritts eines gefährlichen Ereignisses oder sonstiger Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnbetrieb sowie zur Beobachtung der Handlungssicherheit und Einhaltung der Sprechdisziplin gemäß den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung aufgezeichnet (Sprachaufzeichnung).

Die Nachrichteninhalte werden spätestens 30 Tage nach ihrer Erhebung gelöscht, sofern sie nicht im Einzelnen zur Beweissicherung verwendet werden.

Der Zugangsberechtigte hat seine Mitarbeiter zu unterrichten, dass alle diesbezüglichen Gespräche zu den genannten Zwecken für die angeführte Dauer aufgezeichnet werden.

Es gelten die Bestimmungen zum Datenschutz nach Ziffer 2.5.

3.3.62.4.6 Notfallmanagement

~~Bei gefährlichen Ereignissen~~Für gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb gilt die Konzernrichtlinie ~~123423~~ der ~~Deutschen Bahn~~DB InfraGO AG „~~Notfallmanagement, Brandschutz~~“ in der jeweils aktuellen Fassung. ~~(siehe Ziffer 2.4.2)~~. Das Notfallmanagement ~~im Bereich der Serviceeinrichtungen des EIU~~ wird von der DB ~~Netz~~InfraGO AG durchgeführt. ~~Das EVU~~Der Zugangsberechtigte stellt dem EIU auf Verlangen alle erforderlichen Daten ~~(z.B. Nachweise über Befähigung des eingesetzten Personals, Indusi-Daten)~~ zwecks Durchführung der gesetzlich geforderten Untersuchungen zur Verfügung.

Der Zugangsberechtigte stellt dem EIU zur Aufklärung gefährlicher Ereignisse unverzüglich und unentgeltlich die relevanten Daten der Fahrtenschreiber sämtlicher mit dem Ereignis in Zusammenhang stehender Triebfahrzeuge zur Verfügung.

3.3.72.4.7 Beförderung gefährlicher Güter

Der Zugangsberechtigte hat bei der Beförderung von Gefahrgut alle notwendigen Maßnahmen (einschließlich der Erfüllung der Informationspflichten, der Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Zustands und ggf. der Bewachung der Eisenbahnfahrzeuge) zu treffen, die erforderlich sind, Gefährdungen, die von den Fahrzeugen und deren Ladung ausgehen können, zu vermeiden und die einschlägigen Bestimmungen des Gefahrgutrechts zu erfüllen.

3.3.82.4.8 Mobile Instandhaltung

Das EIU gestattet Zugangsberechtigten nach Maßgabe der in Anhang II dieser NBS-BT getroffenen Bestimmungen und im Rahmen der nach Abschnitt ~~4464~~ vereinbarten Nutzung der Infrastruktur die Durchführung von Arbeiten der mobilen Instandhaltung an Eisenbahnfahrzeugen. Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass dies unter Beachtung der gesetzlichen und betrieblichen Regelwerke insbesondere im Hinblick auf eine Gewährleistung der Arbeitssicherheit und der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs geschieht.

Der Zugangsberechtigte übernimmt gegenüber dem EIU die vollständige Verantwortung und Haftung für Arbeiten an ihm nach Ziffer ~~2.3.42.3.42.3.2.4~~ zuzuordnenden Fahrzeugen, unabhängig davon, durch wen und in wessen Auftrag die Arbeiten geleistet werden. Dies schließt die Verantwortung und Haftung für das ordnungsgemäße Verhalten der in diesem Zusammenhang im Gleisbereich des EIU arbeitenden Personen ein.

3.3.92.4.9 **Betanken von Triebfahrzeugen**

Das Betanken von Triebfahrzeugen ist im Bereich der Serviceeinrichtungen des EIU nicht gestattet.

2.5 **Datenschutz**

2.5.1 **Allgemeines**

Verantwortlich für den Datenschutz und die Speicherung der personenbezogenen Daten ist:

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen
Tel. 0421/361-0
E-Mail: datenschutzbeauftragter@wht.bremen.de

42.5.2 **Datenschutz PRINOS**

Das EIU verarbeitet Daten im PRINOS System laut Ziffer 2.2 zur Erfüllung der vertraglichen Beziehung auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere Art. 6 Abs. 1 b) DSGVO in Verbindung mit dem Bremischen Ausführungsgesetz zur DSGVO (BremDSGVOAG).

Im Rahmen der unter Ziffer 2.1.3 dargestellten Aufgaben erfolgt eine Auftragsverarbeitung durch die bremenports GmbH & Co. KG und die DB InfraGO AG.

Bei Anmeldung an das PRINOS Kundenportal erhält der Nutzer die Möglichkeit, sich über die Datenverarbeitung und seine Rechte zu informieren.

Eine Datenschutzerklärung ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.4).

2.5.3 **Datenschutz Sprachaufzeichnung**

Das EIU verarbeitet im Rahmen der Sprachaufzeichnung nach Ziffer 2.4.5.3 Daten zur Erfüllung der vertraglichen Beziehung auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere Art. 6 Abs. 1 b) DSGVO in Verbindung mit dem Bremischen Ausführungsgesetz zur DSGVO (BremDSGVOAG).

Es erfolgt im Rahmen der unter Ziffer 2.1.3 dargestellten Aufgaben eine Auftragsverarbeitung durch die bremenports GmbH & Co. KG und die AMV Funktechnik Handels GmbH, Oskar-Schulze-Straße 7, 28832 Achim.

Eine Datenschutzerklärung ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.4).

3 **Entgelte**

3.1 **Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte**

Entgelte werden auf Grundlage der im Internet (siehe Ziffer 1.4) veröffentlichten Entgeltgrundsätze und die Liste der Entgelte in der jeweils gültigen Fassung berechnet.

3.2 Ausnahmen von der Entgeltspflicht

Nicht entgeltspflichtig sind Nutzungen der Serviceeinrichtungen, die zur Ausführung einer vom EIU bzw. der bremenports GmbH & Co. KG beauftragten Unterhaltungs- oder Baumaßnahme erforderlich sind.

3.3 Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen

Das EIU führt seit dem Jahr 2022 stufenweise stellt rechnungsbegründende Unterlagen über das PRINOS Kundenportal zur Verfügung. Der Zugangsberechtigte erhält per E-Mail einen Hinweis über das Vorliegen einer neuen oder geänderten rechnungsbegründenden Unterlage.

3.4 Einwendungen

elektronische Informationssystem PRINOS ein. Es dient einer Verbesserung Einwendungen des Datenaustauschs zwischen Zugangsberechtigten, gegen Entgelte des EIU sind dem EIU binnen acht Wochen nach Zugang der Rechnung mit inhaltlicher, für das EIU prüffähiger Begründung anzuzeigen und ggf. durch geeignete Dokumente zu belegen. Einwendungen sind möglich über das PRINOS Kundenportal oder anderweitig in Textform. Maßgeblich für die Einhaltung der Frist ist der Eingang der Einwendung beim EIU. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als bestätigt. Darauf wird das EIU in der Rechnung besonders hinweisen.

4 Nutzungsvereinbarungen

4.1 Allgemeines

Die Einzelheiten des Zugangs zu den Serviceeinrichtungen des EIU werden durch Abschluss einer Nutzungsvereinbarung festgelegt (siehe Ziffer 2.1.1). Der Zugangsberechtigte beantragt beim EIU die Unterbreitung eines Angebots zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung (Nutzungsantrag).

Es wird zwischen folgenden Arten von Nutzungsvereinbarungen unterschieden:

a) Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre: Vereinbart wird die Nutzung von Gleiskapazitäten für einzelne oder regelmäßige Verkehre (insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts und der Dauer der Nutzung). Einzelheiten dazu finden sich im Abschnitt 4.3.

Vereinbarung von Hauptnutzungen: Vereinbart wird ein zeitlich begrenztes Nutzungsrecht für ein bestimmtes Gleis bzw. für einen bestimmten Lokabstellplatz. und Terminals.

Der Zugangsberechtigte erhält vom EIU zeitgerecht einen kostenfreien Zugang zum internetbasierten PRINOS Kundenportal und eine entsprechende Bedienungsanweisung. Voraussetzung für einen Zugang zum PRINOS Kundenportal ist ein vom Zugangsberechtigten mit dem EIU geschlossener Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag.

~~4.1 Schritte der System Einführung~~

~~4.1.1 Zuweisungsverfahren (seit 01.07.2022)~~

~~b) Der Zugangsberechtigte nutzt das PRINOS Kundenportal für die Einzelheiten dazu finden sich im Abschnitt 4.4.~~

~~Kapazitätszuweisung in den Bereichen Jahresfahrplan, Gelegenheitsverkehr und Hauptnutzungen (siehe Ziffer 4.2).~~

~~4.1.2 Standort Bremen Inlandshafen (seit 01.09.2022)~~

~~**4.2 Der Zugangsberechtigte nutzt über das PRINOS Kundenportal bezüglich des Bahnhofs Bremen Inlandshafen (einschließlich Überseestadt) für folgende Zwecke:**~~

- ~~— Übermittlung von Zuginformationen (siehe Ziffer 4.3)~~
- ~~— Anmeldung von Rangierfahrten (siehe Ziffer 4.4)~~

~~4.1.3 Standorte Bremen Grolland und Bremen Hemelingen (seit 01.11.2022)~~

~~Der Zugangsberechtigte nutzt das PRINOS Kundenportal bezüglich des Bahnhof Bremen Grolland (einschließlich Industriestammgleis GVZ) und des Industriestammgleises Bremen Hemelingen für folgende Zwecke:~~

- ~~— Übermittlung von Zuginformationen (siehe Ziffer 4.3)~~
- ~~— Anmeldung von Rangierfahrten am Standort Bremen Grolland (siehe Ziffer 4.4)~~

~~4.1.4 Standorte Bremerhaven~~

~~Der Zugangsberechtigte nutzt das PRINOS Kundenportal bezüglich des Bahnhofs Bremerhaven Seehafen und das Industriestammgleis Bremerhaven Fischereihafen seit dem 01.07.2023 für die Übermittlung von Zuginformationen (siehe Ziffer 4.3).~~

~~Das EIU führt seit dem 01.11.2023 hinsichtlich der Einführung weiteren Funktionen des PRINOS Kundenportals für den Standort Bremerhaven Seehafen einen Pilotbetrieb durch. Ziel ist ein für alle Beteiligten bestmöglicher Übergang in den Live-Betrieb des Systems. Der Zugangsberechtigte soll an diesem Parallelbetrieb mitwirken und das PRINOS Kundenportal in diesem Zeitraum möglichst umfänglich für die im Folgenden angegebenen Zwecke nutzen.~~

~~Nach Übergang in den Live-Betrieb, über den das EIU den Zugangsberechtigten informieren wird, erweitert sich der Nutzungsumfang des PRINOS Kundenportals um folgende Punkte:~~

- ~~— Beantwortung der Anforderung von Gestellungen und Abholungen der Terminals (siehe Ziffer 4.4)~~
- ~~— Anmeldung von Rangierfahrten innerhalb des gesamten Bahnhofs Bremerhaven Seehafen (siehe Ziffer 4.4)~~

~~4.1.5 Bereitstellung rechnungsbegründender Unterlagen~~

~~Ein separater Schritt der Systemeinführung ist die Bereitstellung rechnungsbegründender Unterlagen über das PRINOS Kundenportal. Das EIU wird hierüber gesondert informieren.~~

~~4.2 im Rahmen der Kapazitätszuweisung über das PRINOS Kundenportal~~

~~Der Zugangsberechtigte nutzt das PRINOS Kundenportal im Rahmen der Kapazitätszuweisung (Abschluss von Nutzungsvereinbarungen gemäß Ziffer 6) ab den in Ziffer 4.1 genannten Terminen für folgende Zwecke:~~

- ~~1. Beantragung von Kapazitäten für die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU sowie für Kapazitäten der Container-Terminals in Bremerhaven (CT1 bis CT4), unter Ziffer 1.1 genannten Terminals.~~
- ~~2. Prüfung und Annahme bzw. Ablehnung der hierzu vom EIU angebotenen Kapazitäten.~~

~~Ziffer 4.2 tritt mit den unter Ziffer 4.1 aufgeführten Schritten der Systemeinführung an die Stelle der Anforderungen an Form und Inhalt der Anträge nach den Ziffern 6.2.1 und 6.3.2. Das Zuweisungsverfahren nach Ziffer 6 bleibt ansonsten unberührt.~~

- ~~3. Beantragung von Änderungen vereinbarter Nutzungen.~~
- ~~4. Stornierung vereinbarter Nutzungen.~~

~~Als Rückfallebene bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals stellt das EIU unter www.bremische-hafeneisenbahn.de im Internet Formulare (MS-Excel) bereit, (siehe Ziffer 1.4), die der Zugangsberechtigte dem EIU (Ansprechpartner Betriebsplanung) dann per E-Mail übermitteln kann.~~

~~Folgende technische Schritte führen den Zugangsberechtigten zum verbindlichen Vertragsabschluss nach Ziffer 6.4:~~

- ~~1. Anmeldung im PRINOS Kundenportal~~
- ~~2. Aufrufen der Funktion Nutzungsantrag bzw. Hauptnutzungsantrag~~
- ~~3. Erfassung der Antragsdaten~~
- ~~4. Aufrufen und Bestätigen der Aktion „Nutzungsantrag stellen“ im Kontextmenü~~
- ~~5. Aufrufen des vom EIU unterbreiteten Angebots (PRINOS gibt per E-Mail Hinweis über das Vorliegen eines Angebots)~~
- ~~6. Aufrufen des unterbreiteten Angebots im PRINOS Kundenportal~~
- ~~7. Aufrufen und Bestätigen der Aktion „Angebot annehmen“ im Kontextmenü (PRINOS gibt per E-Mail Bestätigung über die Annahme des Angebots)~~

~~4.3 Übermittlung von Zuginformationen~~

~~Der Zugangsberechtigte übergibt dem EIU über das PRINOS Kundenportal folgende Informationen:~~

- ~~1. Zugnummer und Verkehrstag (auch bei nachträglichen Änderungen),~~
- ~~2.1. von der Vereinbarung abweichende Nutzungen der Serviceeinrichtungen,~~

~~3.1. eine Zugbildungsmeldung in Form einer aktuellen Übersicht und Reihung der zum Zug gehörenden Fahrzeuge (inkl. Triebfahrzeuge) mit weitergehenden Informationen zu Fahrzeugnummern, technischen Daten, Gewichten, Gefahrgut und außergewöhnlichen Sendungen.~~

~~Die Zugbildungsinformation kann auf folgenden Wegen **übermittelt werden:**~~

- ~~— durch händische Erfassung im PRINOS Kundenportal,~~
- ~~— durch Befüllen und Hochladen einer standardisierten MS-Excel-Tabelle,~~
- ~~— durch Übermittlung einer TAF TSI Train Composition Message (TCM).~~

~~Die standardisierte Excel-Tabelle ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3). Sie bildet die Rückfallebene bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals oder der TCM-Schnittstelle. In diesem Fall ist die standardisierte Excel-Tabelle ausgefüllt per E-Mail an die jeweils zuständige Disposition des EIU zu senden.~~

~~Ebenso im Internet veröffentlicht ist die Schnittstellenbeschreibung der TCM (siehe Ziffer 1.3). Um eine funktionsgerechte Abstimmung der technischen Parameter zu gewährleisten, ist die Nutzung der TCM-Schnittstelle beim EIU zu beantragen.~~

~~Der Zugangsberechtigte übermittelt die Informationen unverzüglich, die Zugbildungsinformation jedoch spätestens bis eine Stunde vor Ankunft bzw. bis unmittelbar vor Abfahrt eines Zuges oder einer Wagengruppe in bzw. von den Serviceeinrichtungen des EIU.~~

~~Die Verfügbarkeit der vollständigen Zugbildungsinformation bildet die Grundlage für die **Erfassung des Rangierens von Wagen innerhalb der Serviceeinrichtungen des EIU**. Liegen Daten nicht, nicht zeitgerecht oder nicht fehlerfrei vor, werden Prozesse innerhalb des Hafens beeinträchtigt. Das EIU behält sich vor, die Durchführung von Zug- und Rangierfahrten von der Verfügbarkeit vollständiger Zuginformationen abhängig zu machen.~~

~~Ziffer 4.3 tritt mit den unter Ziffer 4.1 aufgeführten Schritten der Systemeinführung von PRINOS an die Stelle der Anforderungen nach Ziffer 3.2.3.2.~~

4.4 Kommunikation im Rangierbetrieb

~~Das EVU meldet jede Veränderung des Standorts von Fahrzeugen innerhalb der Bahnhöfe Bremen Inlandshafen, Bremen-Grolland und Bremerhaven Seehafen (einschließlich DB-Gleise) über das PRINOS Kundenportal unter Angabe von Start- und Zielgleis, Reihung und Nummern der zu rangierenden Fahrzeuge an. Der tatsächliche Beginn und das tatsächliche Ende einer Rangierfahrt werden dann fernmündlich zwischen dem EVU und dem jeweils zuständigen Fahrdienstleiter des EIU kommuniziert.~~

~~Bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals meldet das EVU Rangierfahrten fernmündlich mit den hierzu erforderlichen Daten **bei der jeweils zuständigen Disposition des EIU an.**~~

~~Die am PRINOS Kundenportal beteiligten Terminals in Bremerhaven fordern die Bestellung und Abholung von Wagengruppen über das Kundenportal ab. Das EVU bestätigt die Abforderung unter Angabe einer zeitlichen Prognose.~~

~~Die vollständige und zeitgerechte Kommunikation der Standortveränderung von Fahrzeugen ist Voraussetzung für eine fortlaufende Verfolgung der Fahrzeugstandorte innerhalb des Hafens. Unvollständige oder fehlerhafte Anmeldungen können fehlerhafte Dispositionsentscheidungen, die Beeinträchtigung sicherheitsrelevanter Belange sowie Fehler und Inkonsistenzen bei der Berechnung der Entgelte des EIU zur Folge haben. Insofern tragen EVU und EIU für einen verlässlichen und vollständigen Datenaustausch Sorge.~~

~~Ziffer 4.4 tritt mit den unter Ziffer 4.1 aufgeführten Schritten der Systemeinführung von PRINOS an die Stelle der Anforderungen nach Ziffer 3.2.5.~~

4.5—Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen

~~Das EIU stellt die rechnungsbegründenden Unterlagen über das PRINOS Kundenportal zur Einsicht zur Verfügung.~~

~~Eine Zusammenfassung der Daten kann als pdf-Dokument heruntergeladen werden.~~

~~Der Zugangsberechtigte erhält per E-Mail einen Hinweis über das Vorliegen einer neuen oder geänderten rechnungsbegründenden Unterlage.~~

4.6—Datenschutz

~~Daten werden in PRINOS zur Erfüllung der vertraglichen Beziehung auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen verarbeitet, insbesondere Art. 6 Abs. lit. 1 b) DSGVO in Verbindung mit dem Bremischen Ausführungsgesetz zur DSGVO (BremDSGVOAG).~~

~~Verantwortlich für den Datenschutz und die Speicherung der personenbezogenen Daten ist:~~

~~Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen
Katharinenstraße 37
28195 Bremen
Tel. 0421/361-0
E-Mail: datenschutz@swb.bremen.de~~

~~Der Nutzer erhält vor der Anmeldung am PRINOS Kundenportal die Möglichkeit, sich über die Datenverarbeitung und seine Rechte zu informieren. Die Datenschutzerklärung ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3).~~

5—Entgelte

5.1—Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte

~~Die Entgeltgrundsätze und die Liste der Entgelte finden sich im Dokument „Entgelte für die Nutzung der Bremischen Hafeneisenbahn“ in der jeweils gültigen Fassung. Es ist im Internet veröffentlicht (siehe Ziffer 1.3).~~

5.21.1 Ausnahmen von der Entgeltspflicht

~~Nicht entgeltspflichtig sind Nutzungen der Serviceeinrichtungen, die zur Ausführung einer vom EIU bzw. der bremenports GmbH & Co. KG beauftragten Unterhaltungs- oder Baumaßnahme im Geltungsbereich dieser Nutzungsbedingungen erforderlich sind.~~

5.3 Rechnungslegung

Die Rechnungslegung erfolgt monatlich im Auftrag des EIU durch die bremenports GmbH & Co KG.

5.41.1 Einwendungen

Einwendungen des Zugangsberechtigten gegen Entgelte des EIU sind dem EIU binnen acht Wochen nach Zugang der Rechnung mit inhaltlicher, für das EIU prüffähiger Begründung in Textform anzuzeigen und ggf. durch geeignete Dokumente zu belegen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung beim EIU. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt. Darauf wird das EIU in der Rechnung besonders hinweisen.

61 Nutzungsvereinbarungen

6.11.1 Allgemeines

Die Einzelheiten des Zugangs zu den Serviceeinrichtungen des EIU werden durch Abschluss einer Nutzungsvereinbarung festgelegt (siehe Ziffer 3.1.1). Der Zugangsberechtigte beantragt beim EIU die Unterbreitung eines Angebots zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung (Nutzungsantrag). Das EIU vergibt für jeden Nutzungsantrag eine Vorgangsnummer, die als eindeutige Referenz für die weitere Kommunikation zwischen EIU und EVU dient.

Es wird zwischen folgenden Arten von Nutzungsvereinbarungen unterschieden:

- a) Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre: Vereinbart wird die Nutzung von Gleiskapazitäten für einzelne oder regelmäßige Verkehre (insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts und der Dauer der Nutzung). Einzelheiten sind in Ziffer 6.2 geregelt.
- b) Vereinbarung von Hauptnutzungen: Vereinbart wird ein zeitlich begrenztes Nutzungsrecht für ein bestimmtes Gleis bzw. für einen bestimmten Lokabstellplatz. Einzelheiten sind in Ziffer 6.3 geregelt.

6.24.3 Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre

6.2.14.3.1 Form und Inhalt Beantragung der Nutzungsanträge - Nutzung

Der Zugangsberechtigte richtet Nutzungsanträge in Textform an das EIU. Es sind die im Internet veröffentlichten Einzel- oder Sammelformulare zu verwenden (siehe Ziffer 1.3).

Nutzungsanträge sind dem EIU im MS-Excel-Format per E-Mail (gbk.hafenbahnbetrieb.bremen@deutschebahn.com) oder mittels eines geeigneten Datenträgers zu übermitteln. Im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. -übermittlung kann der Zugangsberechtigte den Nutzungsantrag unter Verwendung des jeweils gültigen Formulars auch in Papierform oder per Telefax vorlegen.

Abweichend hiervon sind Nutzungsanträge entsprechend den unter Ziffer 4.1 aufgeführten Schritten zur Systemeinführung von PRINOS beantragt Nutzungen über das PRINOS Kundenportal **zu stellen.**

~~Die Verpflichtungen des EIU nach Ziffer 5.2.2 NBS-AT bleiben unberührt. (siehe Ziffer 004.2).~~ Ist ein Nutzungsantrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich ~~in Textform~~ nach. Der Zugangsberechtigte hat die nachgeforderten Angaben innerhalb von drei Werktagen über das PRINOS Kundenportal zu übermitteln. Liegen sie dem EIU nicht fristgerecht vor, ist der ursprüngliche Nutzungsantrag unwirksam. Die Bearbeitungsfrist nach Ziffer ~~4.3.34.3.36.24.3.3~~ beginnt mit Vorliegen eines vollständigen und mängelfreien Antrags ~~beim EIU~~ im PRINOS Kundenportal.

6.2.24.3.2 Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode

Nutzungsanträge für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode müssen ~~dem EIU~~ in der Zeit vom 1. bis zum 31. Juli eines Jahres vorgelegt beantragt werden. Anträge für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode, die vor dem 1. Juli eingehen, werden zurückgewiesen, solche, die nach dem 31. Juli eingehen, werden nach Ablauf der in Absatz 3 genannten Annahmefrist unverzüglich bearbeitet und ansonsten entsprechend Ziffer ~~4.3.34.3.36.24.3.3~~ behandelt.

Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten bis spätestens 30. September, frühestens aber nach Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der DB NetzInfraGO AG, ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht eine Ablehnung aus. Sofern sich die Aufstellung des Netzfahrplans durch die Betreiber der Schienenwege verzögert oder das EIU beabsichtigt, Ablehnungen auszusprechen, kann sich dieser Termin um bis zu drei Wochen verschieben. Das EIU informiert die Zugangsberechtigten hierüber unverzüglich in Textform (z. B. per E-Mail).

Das Angebot kann vom Zugangsberechtigten nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden. Nach Ablauf dieser Frist verfällt das Angebot.

6.2.34.3.3 Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode

Das EIU unterbreitet Angebote zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung nur im Rahmen freier Kapazitäten. Liegen Anträge über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, entscheidet die Reihenfolge des Eingangs des Antrags.

Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten unverzüglich, spätestens innerhalb von fünf Werktagen nach Eingang des Antrags ein Angebot zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung oder spricht unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen eine Ablehnung aus. Das Angebot kann vom Zugangsberechtigten nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

Wird eine für Ad-hoc-Verkehre angebotene Kapazität innerhalb dieser Zeit in Anspruch genommen, ohne dass vorab eine Annahme des Angebots im PRINOS Kundenportal erfolgt ist, gilt die Kapazität als vereinbart.

Nach Ablauf der Annahmefrist verfällt das Angebot.

6.2.44.3.4 **Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen**

6.2.4.14.3.4.1 **Zugtrassen**

Zugtrassen können in den Serviceeinrichtungen des EIU beginnen und enden. Zugangsberechtigte beantragen Zugtrassen für die Gleisinfrastruktur des EIU bei der DB NetzInfraGO AG.

Die DB NetzInfraGO AG unterbreitet dem Zugangsberechtigten im Rahmen ihrer regulären Zuweisungsverfahren (Netzfahrplan, Gelegenheitsverkehr) Trassenangebote für den jeweiligen Infrastrukturbereich der Bremischen Hafeneisenbahn. Die DB NetzInfraGO AG übernimmt dabei die Erstellung von Machbarkeitsstudien für außergewöhnliche Transporte und die Fertigung aller betrieblich notwendigen Fahrplanunterlagen sowie deren Verteilung an ihre Betriebsstellen und an die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (Buchfahrplan/EBula). ~~Die Bremische Hafeneisenbahn erstellt auf Grundlage der ihr von der DB Netz AG übermittelten Daten für ihre Betriebsstellen die jeweiligen Fahrpläne für Zugmeldestellen.~~

Die Bremische Hafeneisenbahn erstellt auf Grundlage der ihr von der DB InfraGO AG übermittelten Daten für ihre Betriebsstellen die jeweiligen Fahrpläne für Zugmeldestellen.

6.2.4.1.14.3.4.1.1 Zugtrassen für die kommende Netzfahrplanperiode

Der Zugangsberechtigte stellt Nutzungsanträge ~~nach Ziffer 6.2.2~~für die kommende Netzfahrplanperiode grundsätzlich unter Angabe einer mit dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf der DB NetzInfraGO AG korrespondierenden Zugnummer. Soweit sie ihm zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht bekannt ist, teilt er sie dem EIU über das PRINOS Kundenportal unverzüglich, spätestens aber bis zum Fahrplanwechsel ~~in Textform~~ mit.

Der Zugangsberechtigte stellt, soweit ihm bei Antragstellung bekannt, sicher, dass die im Nutzungsantrag angegebene Ankunft in bzw. die Abfahrt aus den Serviceeinrichtungen des EIU sowie die Länge des Zuges mit dem aktuellen Fahrplanentwurf der DB NetzInfraGO AG übereinstimmen. Das EIU gleicht den Antrag in seinem Zuweisungsverfahren mit den Angaben des Fahrplanentwurfs bzw. Fahrplans ab und übernimmt bei Abweichungen und Änderungen die von der DB NetzInfraGO AG übermittelten Werte.

Nach Abschluss des Zuweisungsverfahrens führen Änderungen des Fahrplans grundsätzlich ohne weitere Mitteilung des EIU zu entsprechenden Anpassungen der Nutzungsvereinbarung. Das EIU schreibt die Werte anhand des von der DB NetzInfraGO AG übermittelten Fahrplans fort. Für im Fahrplan nicht berücksichtigte Verkehrstage gelten Nutzungszeiten des EIU als nicht vereinbart. Ausgenommen davon hat der Zugangsberechtigte ~~einen~~über das PRINOS Kundenportal einen Änderungsantrag bzw. zu Buchstabe c) neuen Nutzungsantrag zu stellen, wenn

- a) ein Zug laut Fahrplan um mehr als drei Stunden früher als vereinbart in den Serviceeinrichtungen des EIU eintreffen soll,
- b) ein Zug laut Fahrplan um mehr als drei Stunden später als vereinbart von den Serviceeinrichtungen des EIU abfahren soll,
- c) ein Zug an einem zusätzlichen Verkehrstag eingelegt werden soll,
- d) ein Zug laut Fahrplan mit einer größeren Länge als vereinbart eintreffen soll,
- e) sich die Ankunft oder Abfahrt eines Zuges laut Fahrplan zeitlich mit dem vorgesehenen Ladezeitfenster bzw. Terminalslot überschneidet.

6.2.4.1.14.3.4.1.2 Zugtrassen für die laufende Netzfahrplanperiode

Bei Nutzungsanträgen, die sich auf einen einzelnen Verkehrstag beziehen (Ad-hoc-Verkehr) gleicht das EIU die Daten des Zugangsberechtigten nicht an die Daten des Fahrplans an. Es gelten die Daten des Antrags. Der Zugangsberechtigte hat in unter den in Ziffer 6.2.4.1.14.3.4.1.1 Absatz 3 Buchstabe a) bis d) aufgezählten Bedingungen einen neuen Nutzungsantrag zu stellen.

Für Nutzungsanträge bezüglich der laufenden Netzfahrplanperiode, die sich auf mehr als einen Verkehrstag beziehen, gilt Ziffer 6.2.4.1.14.3.4.1.1 entsprechend.

Die Zugnummer ist dem EIU in beiden Fällen spätestens bis zum (ersten) geplanten Verkehrstag vor Ankunft bzw. Abfahrt des Zuges mitzuteilen.

6.2.4.24.3.4.2 Terminal-Slots der Containerterminals Bremerhaven

Sofern vom Zugangsberechtigten beantragt, vereinbart das EIU im Auftrag ~~der Umschlagbetriebe~~unter Ziffer 1.1 genannten Terminals auch die ~~Terminal-Abfertigungszeiten~~ (Slots) für die ~~Containerterminals CT 1, CT 2/3 (Serviceeinrichtungen der CTB) sowie CT 4 (Serviceeinrichtungen der RTB)~~. ~~Es gelten hierfür~~Be- und Entladung. ~~Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass vor Stellen des Nutzungsantrags ein entsprechender Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem jeweiligen Terminal geschlossen ist.~~

Für die Zuweisung der Terminal-Slots gelten aus den Nutzungsbedingungen der Bremischen Hafeneisenbahn die Ziffern 3.2 und 3.3 ~~der NBS-AT~~ sowie die Ziffern ~~4.3.14.3.16.24.3.1, 4.3.24.3.264.3.2.2, 4.3.34.3.36.24.3.3, 4.3.54.3.56.24.3.5 und 4.3.64.3.66.24.3.6~~ ~~dieser~~ NBS-BT, ansonsten die Nutzungsbedingungen der ~~Containerterminals~~. Terminals.

Für die kurzfristige Vergabe von Slots für den aktuellen sowie für den Folgetag wendet sich der Zugangsberechtigte direkt an das jeweilige Terminal.

Kann eine für die genannten Containerterminals vereinbarte Abfertigungszeit nicht erreicht werden und zwischen dem Zugangsberechtigten und Umschlagbetrieb dispositiv keine neue Zeit vereinbart werden, ~~stellt der Zugangsberechtigte beim EIU einen neuen Nutzungsantrag~~ vereinbart ~~der Zugangsberechtigte~~ für den aktuellen oder Folgetag einen Ersatz-Slot mit dem jeweiligen Terminal. Das Terminal aktualisiert den Slot im PRINOS Kundenportal. Der Zugangsberechtigte berücksichtigt bei damit verbundenen Abweichungen der mit der Bremischen Hafeneisenbahn vereinbarten Nutzung die Anforderungen nach Ziffer 4.3.7.

Lässt sich mit dem Terminal für den aktuellen und den Folgetag kein Ersatz-Slot vereinbaren, stellt der Zugangsberechtigte einen Änderungsantrag über das PRINOS Kundenportal.

6.2.4.34.3.4.3 Abfertigungszeiten sonstiger Güterterminals

Sofern der Zugangsberechtigte Vereinbarungen über Abfertigungszeiten (Slots) mit sonstigen Güterterminals schließt, die mit einer beantragten oder vereinbarten Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU korrespondieren, hat er sicherzustellen, dass die beim EIU beantragte bzw. mit ihm vereinbarte Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU auf die korrespondierenden Slots abgestimmt ist.

Der Zugangsberechtigte teilt dem EIU die mit dem Güterterminal vereinbarten korrespondierenden Abfertigungszeiten (ggf. Slot-Kennung) unverzüglich über das PRINOS Kundenportal mit.

6.2.54.3.5 Konfliktlösungsverfahren

Das Konfliktlösungsverfahren ~~für Nutzungsanträge~~ nach Ziffer ~~6.2.2 Satz 13.3~~ NBS-AT gliedert sich in ~~dasein~~ Koordinierungs- und ~~dasein~~ Entscheidungsverfahren.

Im Rahmen ~~dieser Verfahren~~ der Konfliktlösung ist das EIU berechtigt, ~~bei Bedarf~~ weitere Unterlagen/Informationen anzufordern, die geeignet sind, den Inhalt und den Um-

fang von Konflikten näher zu bestimmen und ~~etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten~~Ös
nungsmöglichkeiten zu ~~ermitteln~~entwickeln. Der Zugangsberechtigte ~~hat~~übermittelt die angeforderten ~~Unterlagen~~Informationen unverzüglich ~~vorzulegen~~.

6.2.5.14.3.5.1 Koordinierungsverfahren

~~Stellt das EIU Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsanträgen fest, führt es ein Koordinierungsverfahren gemäß § 13 Abs. 2 ERegG durch.~~

~~Das EIU kann regelmäßig und ohne weitere Begründung Verhandlungen mit einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen und ihnen Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Das EIU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.~~

Das EIU koordiniert konfligierende Anträge nach den unter Ziffer 3.3.1.1 NBS-AT beschriebenen Grundsätzen.

Falls der Zugangsberechtigte auch Abfertigungszeiten für die Serviceeinrichtungen der ~~CTB (ausgenommen der Container Freight Station) oder der RTB~~unter Ziffer 1.1 genannten Terminals beantragt hat, wird im Koordinierungsverfahren die Verfügbarkeit der dortigen Kapazitäten berücksichtigt.

6.2.5.24.3.5.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird das EIU die Nutzungsanträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) Nutzungsanträge, die Verkehren dienen, die darauf zielen, eine der in der jeweiligen Serviceeinrichtung des EIU vorhandene öffentliche Ladestelle oder einen dort vorhandenen Infrastrukturanschluss zu erreichen;
- ~~a)b)~~ b) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, ~~haben Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;~~
- ~~b)c)~~ c) Verkehre mit einer höheren Anzahl von Verkehrstagen ~~haben Vorrang~~ vor Verkehren mit einer geringeren Anzahl von Verkehrstagen;
- ~~e)d)~~ d) Verkehre mit je Nutzung kürzeren Nutzungszeiten in Zeiten auf den für die Ein- und Ausfahrt von Zügen vorgesehenen Gleisen des EIU ~~haben Vorrang~~ vor Verkehren mit längeren Nutzungszeiten ~~auf diesen Gleisen. Berücksichtigt wird hierbei die Summe der Nutzungszeiten in den für die Ein- und Ausfahrt von Zügen vorgesehenen Gleisen.;~~
- ~~d)e)~~ e) Verkehre, deren Ladung nur an einer Ladestelle abgefertigt wird, ~~haben Vorrang~~ vor Verkehren, die eisenbahnseitig/bahnseitig an mehreren Stellen abgefertigt werden.;
- ~~e) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.~~

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe dieser Kriterien nicht möglich, fordert das EIU die vom Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf, ihm innerhalb von fünf Werktagen in Textform ein zusätzliches Entgelt anzubieten, das über das reguläre Nutzungsentgelt hinaus einmalig zu zahlen ist. Das anzubietende Entgelt versteht sich zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe und wird seitens des EIU

nach Abschluss der Nutzungsvereinbarung in Rechnung gestellt. Das EIU wird dem Zugangsberechtigten Vorrang gewähren, der ihm das höchste zusätzliche Entgelt anbietet.

~~Rückgabe von zugewiesenen~~ Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren bzgl. Slots der unter Ziffer 1.1 genannten Terminals nicht zustande, entscheidet das jeweilige Terminal, ggf. vorlaufend zu einem Entscheidungsverfahren der Bremischen Hafeneisenbahn, nach Maßgabe seiner Nutzungsbedingungen.

6.2.64.3.6 Stornierung zugewiesener Nutzungszeiten

Nimmt ein Zugangsberechtigter eine zugewiesene Nutzungszeit vereinbarte Kapazität nicht in Anspruch, so ~~hat storniert~~ er dies dem EIU sie unverzüglich, ~~spätestens jedoch zum Zeitpunkt der Stornierung der entsprechenden Zugtrasse bei der DB Netz AG, mitzuteilen. Die Mitteilung im PRINOS Kundenportal. Bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals erklärt der Zugangsberechtigte das Storno gegenüber dem EIU (Ansprechpartner Betriebsplanung) per E-Mail.~~

Eine Stornierung von Terminal-Slots erfolgt in Textform, ebenfalls im PRINOS Kundenportal gemeinsam mit der entsprechend vereinbarten Kapazität der Bremischen Hafeneisenbahn. Es gelten die Nutzungsbedingungen des jeweiligen Terminalbetreibers.

~~Für die Stornierung der vom EIU im Auftrag des CTB und des RTB vergebenen Terminalslots gelten die Regelungen der Nutzungsbedingungen der Terminalbetreiber. Eine Stornierung von Terminalslots bei CTB und RTB entbindet den Zugangsberechtigten nicht von der Verpflichtung einer entsprechenden Mitteilung an die Bremische Hafeneisenbahn.~~

6.2.74.3.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung

Der Zugangsberechtigte steuert operative Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die das EIU nicht zu vertreten hat, proaktiv und eigenverantwortlich. Er informiert das EIU über alle für die Infrastrukturnutzung relevanten Faktoren und bemüht sich, die Auswirkungen auf die Infrastrukturkapazität des EIU möglichst gering zu halten. ~~Siehe hierzu auch (siehe~~ Ziffer 5.3 NBS-AT und Ziffer ~~3.2.3.22.3.3.2~~ NBS-BT-).

Bei folgenden operativen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung stimmt sich der Zugangsberechtigte unverzüglich telefonisch oder per E-Mail mit ~~der Disposition des EIU ab dem EIU (Ansprechpartner Infrastrukturdisposition) ab und aktualisiert die Daten im PRINOS Kundenportal:~~

- a) Eine Nutzung wird mehr als drei Stunden früher als vereinbart beginnen.
- b) Eine Nutzung wird mehr als drei Stunden später als vereinbart enden.
- ~~c) Ein Zug wird mit einer größeren Länge als vereinbart eintreffen.~~

Der Zugangsberechtigte stellt im PRINOS Kundenportal unverzüglich einen ~~neuen Nutzungsantrag~~ Änderungsantrag sobald erkennbar ist, dass ein Zug mit größerer Länge als vereinbart eintreffen oder eine Nutzung mehr als 24 Stunden später als vereinbart enden wird. Hat das EIU die Verzögerung zu vertreten oder verzichtet es aufgrund von akuten Kapazitätsengpässen im Streckennetz per Mitteilung auf das Stellen entsprechender Anträge, entfällt diese Pflicht des Zugangsberechtigten.

Der Zugangsberechtigte stellt das EIU bei Abweichungen von der beantragten Nutzung von hieraus resultierenden Schadenersatzansprüchen Dritter frei.

6.2.84.3.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur grundsätzlich fristgerecht mit Ablauf der vereinbarten Nutzungszeit bzw. auf Weisung des zuständigen Fahrdienstleiters des EIU freizumachen. Benutzt der Zugangsberechtigte die Infrastruktur aus nicht vom EIU zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus und stimmt er die abweichende Nutzung nicht einvernehmlich mit dem EIU ab bzw. lehnt das EIU einen entsprechenden Nutzungsantrag ab (siehe Ziffer 6.2.74.3.7), so kann das EIU den Zugangsberechtigten auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen.

Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht innerhalb der gesetzten Frist nach, so ist das EIU berechtigt, die Räumung auf Kosten des EVU durchzuführen oder zu veranlassen. Das EIU haftet dabei gegenüber dem Zugangsberechtigten für unmittelbare sowie für mittelbare Schäden nur in dem in Ziffer 6.1.2 NBS-AT für mittelbare Schäden festgelegten Umfang.

6.34.4 Vereinbarung von Hauptnutzungen

6.3.14.4.1 Allgemeines

Hauptnutzungen nach Ziffer 4.14.164.1 können für Lokabstellplätze und die unter Ziffer 2.3.2 der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und der Liste der Entgelte (siehe Ziffer 1.41.41.34) ausgewiesenen Gleise der Kategorie 3 vereinbart werden. Davon ausgenommen sind Gleise der Kategorie 3, deren Gleisnummern in den Übersichtsplänen „Gleiskategorien für Entgeltsystem der Bremischen Hafeneisenbahn“ rot dargestellt sind.

Hauptnutzungen können längstens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode vereinbart werden. Ihre Dauer ist für einen oder mehrere Kalendermonate zu vereinbaren. Abweichend davon gilt für den Monat Dezember, dass die Vertragslaufzeit mit dem Beginn bzw. Ende der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnt bzw. endet.

Die Vereinbarung einer Hauptnutzung ist nur vor Beginn der jeweiligen Vertragslaufzeit möglich. Es besteht insofern kein Anspruch darauf, eine längerfristige Gleisnutzung rückwirkend in ein Hauptnutzungsverhältnis umzuwandeln.

Das EIU darf die durch Hauptnutzungen gebundenen Kapazitäten dispositiv oder im Rahmen von Nutzungsvereinbarungen an Nebennutzer vergeben, sofern sie vom Hauptnutzer auf Anfrage des EIU für den betroffenen Zeitraum als nicht oder nicht vollständig benötigt gemeldet werden.

~~6.3.2 Form und Inhalt der Anträge~~

~~4.4.2 Beantragung einer Hauptnutzung~~

Der Zugangsberechtigte beantragt ~~die Vereinbarung einer Hauptnutzung in Textform unter Angabe der folgenden Daten:~~

- a) ~~Bezeichnung des Gleises bzw. Lokabstellplatzes oder Benennung von Anforderungen (z.B. Gleislänge, Ausstattung, Lage);~~
- b) ~~gewünschte Vertragslaufzeit.~~

~~Anträge sind dem EIU per E-Mail (gbk.hafenbahnbetrieb.bremen@deutschebahn.com) zu übermitteln. Im Falle des technischen Ausfalls oder der Nichtverfügbarkeit der elektronischen Datenverarbeitung bzw. Übermittlung kann der Zugangsberechtigte den Antrag auch in Papierform oder per Telefax vorlegen.~~

~~**Abweichend hiervon sind Anträge entsprechend den unter Ziffer 4.1 aufgeführten Schritten zur Systemeinführung von PRINOS Hauptnutzungen über das PRINOS Kundenportal zu stellen.**~~(siehe Ziffer ~~004.2~~).

Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich ~~in Textform~~ nach. Der Zugangsberechtigte hat die nachgeforderten Angaben innerhalb von drei Werktagen über das PRINOS Kundenportal zu übermitteln. Liegen sie dem EIU nicht fristgerecht vor, ist der ursprüngliche Antrag unwirksam. Die Fristen nach Ziffer ~~4.4.34.4.36.34.4.3~~ beginnen mit dem Vorliegen eines vollständigen und mängelfreien Antrags beim EIU.

Die Hauptnutzung kann für die verbleibende Vertragsdauer ganz oder teilweise storniert werden. Dies ist jeweils bis zum dritten Tag des betreffenden Monats möglich. Eine Verlängerung der Hauptnutzungsdauer kann im PRINOS Kundenportal ebenfalls bis zum dritten Tag des betreffenden Monats beantragt werden.

6.3.34.4.3 Fristen

Es gelten die Ziffern ~~4.3.24.3.264.3.2.2~~ und ~~4.3.34.3.36.24.3.3~~ entsprechend.

Die Kündigung einer Hauptnutzung ist spätestens am dritten Werktag eines Kalendermonats zulässig

- a) durch den Zugangsberechtigten zum Ablauf desselben Monats,
- b) durch das EIU zum Ablauf des übernächsten Monats.

6.3.44.4.4 Konfliktlösungsverfahren

-Ziffer ~~6.2.44.3.5~~ gilt entsprechend.

6.3.4.14.4.4.1 Koordinierungsverfahren

Ziffer ~~4.3.5.14.3.5.16.24.3.5.1~~ Satz 1 gilt entsprechend.

6.3.4.24.4.4.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren ~~zwischen Nutzungsanträgen nach Ziffer 6.2 und Ziffer 6.3~~ nicht zustande, wird das EIU die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) ~~Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, haben Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;~~

- ~~b) Nutzungsanträge nach Ziffer 6.3 haben Vorrang vor Nutzungsanträgen nach Ziffer 6.2.~~
- ~~c) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist (§ 13 Abs. 3 Ziffer 4 ERegG).~~

~~Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren zwischen verschiedenen Nutzungsanträgen nach Ziffer 6.3 nicht zustande, wird das EIU die Nutzungsanträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:~~

- ~~a) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind, haben gemäß § 13 Abs. 3 Ziffer 1 ERegG Vorrang vor Nutzungsanträgen ohne einen solchen Bezug;~~
- ~~a) Nutzungsanträge/Anträge, die Verkehren dienen, die darauf zielen, eine der in der jeweiligen Serviceeinrichtung des EIU vorhandene öffentliche Ladestelle oder einen dort vorhandenen Infrastrukturanschluss zu erreichen;~~
- ~~b) Anträge, die einer nach Ziffer 4.3 beantragten und nach Ziffer 4.3.5.2 vorrangigen Nutzung dienen;~~
- ~~b)c) Anträge, die einen längeren Nutzungszeitraum umfassen, haben Vorrang vor Nutzungsanträgen vor Anträgen, die einen kürzeren Nutzungszeitraum umfassen.~~
- ~~c) Verkehre, für deren zugrundeliegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist (§ 13 Abs. 3 Ziffer 4 ERegG).~~

Ist eine Entscheidung nach Maßgabe dieser Kriterien nicht möglich, fordert das EIU die vom Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf, ihm innerhalb von fünf Werktagen in Textform ein zusätzliches Entgelt anzubieten, das über das reguläre Nutzungsentgelt hinaus einmalig zu zahlen ist. Das anzubietende Entgelt versteht sich zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe und wird seitens des EIU nach Abschluss der Nutzungsvereinbarung in Rechnung gestellt. Das EIU wird dem Zugangsberechtigten Vorrang gewähren, der ihm das höchste zusätzliche Entgelt anbietet.

Anhang I

zu Ziffer 2.4.22.4.23.32.4.2 NBS-BT „Betriebliche Regelwerke“

Nummer	Titel des Regelwerks
123	Notfallmanagement
123.0101	Grundsätze
123.0110	Notfallhilfe vorbereiten
123.0140	Einsatzfall am Ereignisort
301	Signalbuch
301	Signalbuch (SB)
408	Fahrdienstvorschrift
408.21 - 27	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.21 - 27
408.31 - 37	Fahrdienstvorschrift - Handbuch: Angaben für das Streckenbuch EVU, Richtlinien 408.31 - 37
408.48	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.48
408.58	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.58
<u>423</u>	<u>Notfallmanagement</u>
<u>423.1101</u>	<u>Grundsätze</u>
<u>423.1110</u>	<u>Notfallhilfe vorbereiten</u>
<u>423.1140</u>	<u>Nothilfe durchführen</u>
481	Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen
481.0000	Übersicht über die in das Betriebsstellenbuch / Streckenbuch oder Betra aufzunehmenden Regeln zur Richtlinienreihe 481
481.0101	Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen
481.0205	Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz ^{*)}
481.0302	Grundlagen für Verbindungen zum Rangieren im GSM-R Netz ^{*)}
482	Signalanlagen bedienen
482.8001	Ortsstellbereiche

^{*)} Die Richtlinien sind sinngemäß entsprechend der jeweiligen örtlichen Konfiguration auf die in den Serviceeinrichtungen des EIU für den Zug- und Rangierfunk eingesetzten Systeme anzuwenden.

482.8002	Ortsgestellte Weichen und Gleissperren, Allgemeines
482.8003	Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren bedienen
482.8004	Elektrisch ortsgestellte Weichen bedienen
482.8101	Schlüsselschalter, Schlüsseltaster und Schlüsselsperren
482.8601	Bahnübergangssicherungsanlagen, Einschaltung
482.8602	Bahnübergangssicherungsanlagen, Hilfseinschaltung
482.8603	Bahnübergangssicherungsanlagen, Rangierschalter
482.8604	Bahnübergangssicherungsanlagen, Unwirksamkeitstaste
483	Zugbeeinflussungsanlagen bedienen
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allg. Teil
483.0101A01	PZB-Streckeneinrichtungen
483.0101A02	PZB-Fahrzeugeinrichtungen
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60R, System PZB 90; I 60/ER 24, System PZB 90
483.0112	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90
483.0113	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 80, System PZB 90
483.0114	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI CAB 500, System PZB 90
492	Triebfahrzeuge führen
492.0753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
492.0755	Streckenkenntnis-Richtlinie
492.1001	Eisenbahnfahrzeuge führen
492.1005	Führen von elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen
<u>TNB</u>	<u>Technische Netzzugangsbedingungen DB InfraGO AG</u>
	<u>Gleisfreimeldeeinrichtungen, Gleisschaltmittel</u>
	<u>Bahnstromversorgung mit AC 15kV, 16,7 Hz</u>
	<u>Stromabnehmer - Oberleitung</u>
	<u>Fahrzeug-Fahrbahn-Wechselwirkungen</u>

	<u>Nebenfahrzeuge</u>
	<u>Brückenbefahrbarkeit</u>
	<u>Außergewöhnliche Transporte – Grundsätze</u>
	<u>Außergewöhnliche Transporte – Sendung mit Lademaßüberschreitung (Lü-Sendungen)</u>
810	Technischer Netzzugang für <u>Außergewöhnliche Transporte – Übergröße</u> Fahrzeuge
810.0501	Außergewöhnliche Transporte – Grundlagen – <u>Schwerwagen</u>
931	Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung
931.0000	Allgemeine Anforderungen zur Bauart und Ausrüstung; Grundsätze
931.0101	Bauanforderungen für gleisfahrbare Baumaschinen, Arbeitstriebwagen, Gleiskraftfahrzeuge und Anhänger
931.0103	Bauanforderungen für Zweiwegefahrzeuge
931.0201	Betrieb – <u>Außergewöhnliche Transporte – Sonstige Transporte mit technischen oder betrieblichen Besonderheiten beim Einsatz</u>

Anhang II

zu Ziffer 2.4.82-4.83-32.4.8 NBS-BT „Mobile Instandhaltung“

Mobile Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen in Betriebsgleisen des EIU

1 Gestattung

Das EIU gestattet Zugangsberechtigten, nach Maßgabe der in diesem Anhang II festgelegten Bedingungen folgende Arbeiten der mobilen Fahrzeuginstandhaltung (nachfolgend „mobile Instandhaltung“) in den unter Ziffer 4 bezeichneten Gleisen durchzuführen:

- Wechsel von Bremssohlen, Bremskupplungen und Luftabsperrhähnen,
- Schrauben oder Splinte ersetzen,
- Bolzen sichern,
- lose oder ungesicherte Teile am Wagenkasten sichern,
- gangbar machen.

Ausdrücklich nicht gestattet sind:

- der Wechsel von Radsätzen oder Drehgestellen,
- ein Aufbocken oder Anheben von Fahrzeugen,
- Arbeiten, die von mehr als einem Arbeitsteam (siehe Ziffer 22) durchgeführt werden,
- Arbeiten, die die Anlagen des EIU verunreinigen oder bei denen wasser- oder umweltgefährdende Stoffe austreten können oder anderweitige Gefahren für Menschen und Umwelt zu besorgen sind,
- Arbeiten, die den Bahnbetrieb gefährden oder behindern,
- Arbeiten mit Geräten, die in angrenzende Betriebsgleise hineinragen können.

Beauftragt der Zugangsberechtigte oder der für ein vom Zugangsberechtigten auf die Infrastruktur des EIU verbrachtes Fahrzeug verantwortliche Wagenhalter einen Dritten mit der Durchführung, so ist der Zugangsberechtigte verpflichtet sicherzustellen, dass dieser die Pflichten des Zugangsberechtigten nach Maßgabe dieses Anhang II entsprechend erfüllt.

2 Voraussetzungen

Ein Arbeitsteam darf innerhalb des Gleisbereiches aus höchstens drei Personen einschließlich des für die Sicherung eines Arbeitsteams Verantwortlichen (nachfolgend „Arbeitsverantwortlicher“) bestehen.

Der Arbeitsverantwortliche muss über

- eine Befähigung zur Beantragung einer UV-Sperrung,
- betriebliche Kenntnisse zur Bestimmung von Gefahrenbereiche und Regellichtraumprofile von Gleisanlagen,
- Kenntnisse über die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb,
- ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache zur Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter sowie

- die erforderliche Ortskenntnis (Ziffer 2.3.3 NBS-AT und Ziffer 2.4.32.4.33.32.4.3NBS-BT gelten entsprechend)

verfügen (z.B. Qualifikation zum Selbstsicherer).

Allen Weisungen von Mitarbeitern des EIU oder von in seinem Auftrag tätigen Personen ist unverzüglich Folge zu leisten. Auf Anweisung eines Mitarbeiters des EIU oder einer in seinem Auftrag tätigen Person haben die Mitarbeiter des Instandhalters unverzüglich die Arbeiten einzustellen und den Gleisbereich und die Anlagen des EIU zu verlassen. Dies gilt insbesondere bei einem Verstoß gegen diese Bestimmungen (NBS-AT, NBS-BT, Anhang II).

3 Durchführung

Maßnahmen der mobilen Instandhaltung dürfen nur auf den unter Ziffer 4 (Zulässige Gleisbereiche) benannten Gleisen innerhalb der jeweils beschriebenen Arbeitsbereiche durchgeführt werden. Vor Durchführung einer mobilen Instandhaltung ist zusätzlich die Gleissperrung beim zuständigen Fahrdienstleiter des EIU mit folgenden Angaben zu beantragen:

- Name und Sitz des Instandhalters (Unternehmen),
- Name und Mobiltelefonnummer des Arbeitsverantwortlichen,
- Anzahl der im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter,
- Bezeichnung des Arbeitsgleises,
- das für die zu bearbeitenden Wagen ~~verantwortliches~~verantwortliche EVU,
- geplante Dauer der Tätigkeiten.

Die Beantragung erfolgt durch den Arbeitsverantwortlichen (siehe Ziffer 2). Der Gleisbereich darf erst betreten werden, wenn die Sperrung durch den Fahrdienstleiter erfolgt ist und der Arbeitsverantwortliche eine entsprechende Bestätigung des Fahrdienstleiters erhalten hat. Ein Anspruch auf Durchführung der beantragten Sperrung besteht nicht. Während der Arbeiten muss der Arbeitsverantwortliche für den Fahrdienstleiter jederzeit unter der hinterlegten Mobiltelefonnummer erreichbar sein.

Der Instandhalter muss die gesetzlichen Unfallverhütungsvorschriften beachten. Er ist für die Erstellung und Beachtung der Gefährdungsbeurteilung verantwortlich.

Alle im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter müssen die erforderliche Warnkleidung tragen.

Der Instandhalter hat den Arbeitsbereich vor Aufnahme der Instandhaltung an den unter Ziffer 4 angegebenen Stellen durch Aufstellung von Sh-2-Scheiben zu sichern. In den Gefahrenbereich benachbarter Gleise und ggf. deren Verkehrswege, die nicht zum Sperrbereich gehören, dürfen sich zu keinem Zeitpunkt Personen begeben oder Material oder Werkzeuge verbracht werden oder Teile von Geräten hineinragen. Die im Gleisbereich tätigen Mitarbeiter haben alle Handlungen zu unterlassen, die dazu geeignet sind, den Eisenbahnbetrieb zu stören oder zu gefährden.

Sollte es bei den Arbeiten zu Einwirkungen auf die Grundstücke und Anlagen des EIU (insbesondere Beschädigung von Eisenbahnanlagen) kommen, hat der Instandhalter der zuständige Fahrdienstleiter unverzüglich zu informieren. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des Instandhalters für die Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z.B. Benachrichtigung der Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt.

Nach Beendigung der Instandhaltungsarbeiten sind alle Tätigkeiten an den Fahrzeugen einzustellen und alle Geräte und Materialien sowie die aufgestellten Sh-2-Scheiben aus dem Gleisbereich zu entfernen. Anschließend hat der Arbeitsverantwortliche dem Fahrdienstleiter zu bestätigen, dass die betreffenden Gleise bis auf die Schienenfahrzeuge vollständig geräumt sind und dass sich keine Personen im Gleisbereich aufhalten. Nach Erhalt der Mitteilung hebt der Fahrdienstleiter die Sperrung auf.

4 Zulässige Gleisbereiche

Bremerhaven Seehafen

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
41 bis 43 (Alaskastraße)	Prellbock Gleis 41 bis Grenzzeichen W36	Gleise 41,42 und 43 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 36	Fdl Bkf
57 bis 59	Prellbock bis Höhe 10 m vor Grenzzeichen W172	Gleise 57, 58 und 59 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 171	Fdl Bkf
60	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W195	Gleise 60 und 61 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 195	Fdl Bkf
61	Prellbock bis 1. Beleuchtungsmast zwischen Gleis 61 und Gleis 62	Gleise 60 und 61 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 195	Fdl Bkf
64	Prellbock bis Höhe 2. Beleuchtungsmast zwischen Gleis 65 und Gleis 67	Gleise 64 und 65 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 226	Fdl Bkf
65	Prellbock bis Höhe 2. Beleuchtungsmast zwischen Gleis 65 und Gleis 67	Gleise 64 und 65 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 226	Fdl Bkf
66	Prellbock bis 10 m vor Grenzzeichen W262	Gleise 66 und 67 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 262	Fdl Bkf

Bremen Inlandshafen

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
Gleis 19	gekennzeichnete Ladestelle	Gleis 19	Fdl If

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
		Sh-2-Scheibe aufstellen: 30 m vor und hinter der gekennzeichneten Ladestelle	

Gleis 109	Prellbock bis Lichtsperrsignal L109Y	Gleis 109 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 9	Fdl Hf
-----------	--------------------------------------	--	--------

Bremen Grolland

Gleis	Arbeitsbereich	Sperrbereich	Zuständig
Gleis 448	Spitze Weiche 447 bis Lichtsperrsignal 448II	Gleise 447, 448 Sh-2-Scheibe aufstellen: Spitze Weiche 484 und Spitze Weiche 446	Fdl Raf