



**Nutzungsbedingungen
der
Hafenbahn Trier
(Trierer Hafengesellschaft mbH)**

Besonderer Teil

(NBS-BT)

Stand: 01.07.2011

1. Allgemeines

Die Trierer Hafengesellschaft mbH (THG) betreibt als Serviceeinrichtung im Sinne des § 2 Abs. 3c, Ziff. 8. Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) die Eisenbahninfrastruktur im Hafen Trier.

Bei der Trierer Hafengesellschaft mbH gelten die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, Allgemeiner Teil – NBS-AT – mit Stand vom 23.09.2010.

Grundlage für den Betrieb der Hafenbahn Trier sind die rechtlichen, insbesondere landesrechtlichen Bestimmungen für nichtöffentliche Eisenbahnen, hier besonders die Betriebsordnung für den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) des Landes Rheinland-Pfalz.

2. Angewendetes Regelwerk

Auf der Infrastruktur der THG ist folgendes betrieblich technisches Regelwerk verbindlich anzuwenden:

- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege - VDV-Schrift 753 –
- Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb - VDV-Schrift 754 -

Änderungen zu den genannten Regelwerken treten stets am Tag des nächsten Fahrplanwechsels im Sinne des § 8 Abs. 2 der Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV) der dem Tag der Veröffentlichung der Änderung folgt, in Kraft, es sei denn, daß ein anderer Zeitpunkt des Inkrafttretens durch die THG veröffentlicht oder durch die zuständigen Aufsichtsbehörde angeordnet wird oder aus rechtlichen Regelungen ergibt sich etwas anderes.

Für die Durchführung des Eisenbahnbetriebsdienstes auf der Trierer Hafenbahn ist eine Dienstanweisung (DA EB) der THG aufgestellt. Die darin festgelegten grundsätzlichen Regeln für Rangierfahrten entsprechen den Bestimmungen der einschlägigen Fahrdienstvorschriften (DB AG KoRil 408, Modulgruppe 408.08. bzw. FV-NE, 4. Abschnitt).

3. Anlagenbeschreibung

Die Hafenbahn Trier schließt an das Netz der DB Netz AG im Bahnhof Ehrang (Ehrang Gbf) an. Die Gleisanlagen der Hafenbahn Trier sind nicht elektrifiziert.

Die Eisenbahninfrastruktur der Hafenbahn Trier darf von Eisenbahnfahrzeugen befahren werden, die über eine Abnahme bzw. Inbetriebnahme Genehmigung gemäß

- der Betriebsordnung für den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) des Landes Rheinland-Pfalz,
- der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- der Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV

oder über

- entsprechende internationale Genehmigungen verfügen

oder

- den bisherigen internationalen Vereinbarungen für den Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen, insbesondere dem RIV und dem RIC,
- den vereinbarten technischen Anforderungen des Allgemeinen Vertrages über die Verwendung von Güterwagen (AVV)

entsprechen.

Im Bereich der Hafenbahn finden ausschließlich Rangierfahrten statt.

Die maximale Belastbarkeit der Gleisanlagen der Hafenbahn Trier entspricht der Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, längenbezogene Fahrzeuggesamtmasse 8,0 t/m), das Profil dem Regellichtraum gem. § 9 Anlage 1 Bild 1 rechte Seite der EBO.

Das Benutzen mit Eisenbahnfahrzeugen, die jeweiligen Maximal- bzw. Grenzwerte überschreiten (Schwerwagen, Lademaßüberschreitungen) bedarf einer vorherigen eisenbahntechnischen Prüfung und einer besonderen Genehmigung durch die THG.

Der kleinste Bogenhalbmesser innerhalb der Gleisanlagen beträgt 190 m.

Die größte Neigung innerhalb der Gleisanlagen beträgt 5 ‰. Diese Neigung befindet sich im Zuführungsgleis zum Rangierbezirk Westkai und ist für alle Fahrten in diesem Rangierbezirk zu berücksichtigen.

Alle Weichen im Bereich der Hafenbahn Trier sind orts- und handbedient. Die Festlegung einer Grundstellung ist jeweils am Umstellgewicht gekennzeichnet.

Der Bahnübergang der klassifizierten Ortsstraße (Eltzstraße) im Zuführungsgleis vom Bf. Ehrang (km 0,449) wird durch eine Lz-Anlage gesichert, sie wird durch Handeinschaltung (ET) bedient (Schlüssel DB 21).

Alle weiteren Bahnübergänge und Überfahrten sind technisch nicht gesichert. Sie sind teilweise durch Übersicht und hörbare Signale, teilweise durch Posten zu sichern. Die Sicherungsart ist entsprechend in der DA der THG festgelegt.

Gleise und Anlagen zur Zugbildung stehen nicht zur Verfügung.

Die THG verfügt über keine eigene Verlade- oder Umschlagtechnologie. Verlade- und Umschlagtechnologie wird vom im Hafengebiet ansässigen Unternehmen angeboten. Die THG vermittelt im Bedarfsfall entsprechende Kontakte. Eine Übersicht findet sich auf der Seite der THG: www.hafen-trier.de

Die im Bereich der Hafenbahn vorhandenen zusätzlichen Serviceeinrichtungen (Gleiswaage, Krananlagen, etc.) gehören nicht der THG. Entsprechende Zugänge sind bei den jeweiligen Betreibern zu erfragen.

Ein schematischer Lageplan der Hafenbahnanlagen ist Anlage dieser NBS.

3. Kommunikation bei der Durchführung des Bahnbetriebs

Zur sicheren Durchführung des Bahnbetriebs innerhalb der Anlagen der Hafenbahn Trier wird Rangierfunk der Betriebsart „C“ verwendet.

Die führenden Fahrzeuge oder die für die Beobachtung des Fahrwegs zuständigen Mitarbeiter der EVU sind mit entsprechenden Geräten auszurüsten. Die betrieblichen Anweisungen hierzu befinden sich in der DA der THG.

4. Zuweisung von Infrastrukturnutzungen

Aufgrund der beschränkten Kapazität, der eisenbahnbetrieblichen Erfordernisse sowie der Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Verladetechnologie und den Zugangsrechten von anschließenden Anschlußgleisen haben regelmäßig durchgeführte Verkehre Vorrang bei der Vergabe von Kapazitäten der Infrastrukturnutzung der Hafенbahn Trier.

Regelmäßige Verkehre aus dem Fernverkehrsnetz mit Anschlußfahrten in den Hafen Trier werden besonders berücksichtigt. Regelmäßige hafенinterne Verkehre haben Vorrang vor sporadischen hafенinternen Verkehren.

Kommt bei zeitgleichen Fahrwünschen eine Einigung nicht zustande, gilt der Grundsatz „first come – first serve“ für die Durchführung der Rangierfahrten.

Neue EVU die noch nicht über einen Nutzungsvertrag mit der THG verfügen, haben vor der Erstnutzung einen Antrag an die THG (*siehe „Kontakt“*) zu stellen. Dieser kann jederzeit gestellt werden und muß Angaben zu den eingesetzten Fahrzeugen (Bauart, Gewicht, Besonderheiten, LÜ, etc.) und den geplanten Verkehren (Dauer, Umfang, Zeitpunkt) enthalten. Ferner ist der Nachweis der Haftpflichtversicherung nach EBHaftVpflV beizufügen. Die THG vermittelt einem neuen EVU vor der ersten Einfahrt gegen Entgelt die notwendigen Ortskenntnisse und übergibt die entsprechenden Unterlagen.

Anträge werden unverzüglich bis spätestens am folgenden Werktag bearbeitet. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Bearbeitungszeit bei Erstanträgen bis zur Unterzeichnung max. 10 Werktage betragen kann.

Für alle EVU, die über einen Nutzungsvertrag verfügen, ist in der Regel die Nutzung der Hafengleise unter Beachtung der DA EB möglich.

5. Entgeltregelungen

Die Nutzungsentgelte der Infrastrukturanlagen der THG im Sinne dieser Nutzungsbedingungen werden auf der Grundlage „Rundlauf“ berechnet. Die entsprechenden Entgelte sind in der Anlage 2 dargestellt.

6. Anreizsystem

Sind Anlagen der Serviceeinrichtung aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar, greift das Anreizsystem. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems, dass die konkrete Nutzung der entsprechenden Anlagen der Serviceeinrichtung zwischen der THG und dem EVU vertraglich vereinbart ist.

Dabei ist hinsichtlich der Wirkungsweise zwischen technischer und betrieblicher Ursache der Nichtnutzbarkeit sowie der Nichtnutzbarkeit durch zeitliche Abweichungen der vereinbarten Nutzung bzw. der Nichtnutzung der Anlagen der Serviceeinrichtung zu unterscheiden.

Hier ist zu unterscheiden:

- Verantwortungsbereich des EVU,
- Verantwortungsbereich der THG,

Kann eine Ursache nicht eindeutig einem Verantwortungsbereich zugeordnet werden, führt das System zu keinen Folgen.

Nichtverfügbarkeit

Eine technische oder betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Anlagen der Serviceeinrichtung aufgrund technischer oder betrieblicher Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist der THG durch das EVU anzuzeigen.

Betriebliche Nichtverfügbarkeit oder Behinderung

Kommt es durch längere Abstellungen von Fahrzeugen oder Wagen in den Durchgangsgleisen der Hafeninfrastuktur zu Behinderungen für andere EVU, so ist dies der THG anzuzeigen und es greift das Anreizsystem. Dies gilt insbesondere für die betrieblich stark frequentierten Gleise im Rangierbezirk West- und Ostkai.

Bei baulichen Maßnahmen und Infrastrukturunterhaltungsmaßnahmen wird sich die THG mit den Nutzern abstimmen, die Dauer der Maßnahmen vereinbaren und hier die Arbeiten auf das notwendige Maß reduzieren. Gelingt der THG die Wiederherstellung der Verfügbarkeit innerhalb dieser mit den EVU vereinbarten Zeit, greift das Anreizsystem nicht.

- ***Verantwortungsbereich EVU***

Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung durch das EVU ursacht wurde, ist das Anreizentgelt an die THG zu zahlen. Die Zahlung des Anreizentgelts ist auf 30 Kalendertage begrenzt.

- ***Verantwortungsbereich THG***

Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung dem EIU bekannt wurde, ist das Anreizentgelt zu zahlen.

Ist die THG in der Lage, dem EVU eine Nutzungsalternative innerhalb der Serviceeinrichtung der THG anzubieten, entfällt der Anspruch auf das Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgelts ist auf 30 Kalendertage begrenzt.

Höhe des Anreizentgelts

Die Höhe des Anreizentgeltes ist abhängig vom Nutzungsentgelt und beschränkt sich auf die von der Störung betroffenen Verkehre.

Je Kalendertag greift in Abhängigkeit von der jeweiligen Verantwortung ein Anreizentgelt in Höhe von 10 % des anfallenden Nutzungsentgeltes.

Abrechnung

Die THG erstellt im Bedarfsfall eine Übersicht der Fälle und stellt diese den jeweils betroffenen EVU zur Verfügung. Jedes EVU erhält nur die eigenen Daten.

Ist ein EVU der Auffassung, der Betrag des Anreizentgeltes sei unzutreffend, so muß es diese Beanstandung binnen eines Monats nach Zugang der Mitteilung bei der THG unter Darlegung der Gründe der Beanstandung geltend machen.

Erkennt die THG die Beanstandung nicht an, so besteht innerhalb eines Monats die Möglichkeit zur schriftlichen Erörterung. Im Falle einer Einigung teilt die THG dem EVU das Ergebnis im Rahmen einer korrigierten Abrechnung unverzüglich mit. Im Falle einer Nicht-Einigung teilt dies die THG dem EVU unverzüglich schriftlich mit.

Der Rechtsweg steht dem EVU erst nach Ablehnung der Beanstandung offen.

7. Veröffentlichungen

Die Veröffentlichung für die Nutzungsbedingungen der Trier Hafengesellschaft mbH erfolgt im Internet unter www.hafen-trier.de

8. Kontakt

Trierer Hafengesellschaft mbH

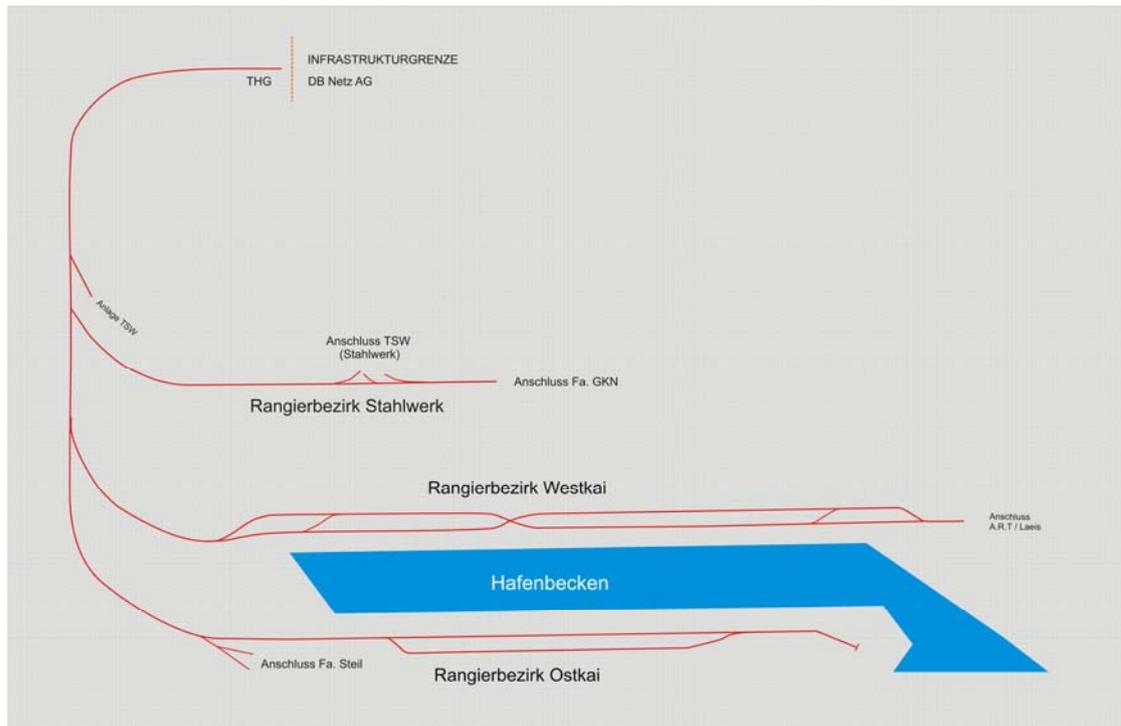
Am Ostkai 4
54293 Trier

*Tel.: 0651/96804-30
Fax: 0651/96804-40*

info@hafen-trier.de

Anlage 1

Gleisplan der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Trier



Anlage 2

Entgelttabelle zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Trier

- Entgelt je Rundlauf (beladener Waggon / leerer Waggon) 14,00 € netto,
- Zusätzliche Personaldienstleistungen im Rahmen der Bearbeitung von Lademassüberschreitungen 75,00 € netto pro angefangene Stunde,
- Für die Gestellung eines Lotsen auf Anforderung des Zugangsberechtigten werden berechnet 75,00 € netto pro angefangene Stunde,
- Ad-hoc-Nutzung eines Funkgerätes 50,00 € pro Gerät / 24 Stunden,
- Ausbildung des Personals des Zugangsberechtigten
Die Trierer Hafengesellschaft mbH ermöglicht dem Personal des Zugangsberechtigten vor Ersteinfahrt in den Hafen die erforderlichen Ortskenntnisse zu erwerben. Zur Vermittlung der Ortskenntnisse wird ein Mitarbeiter (Eisenbahnbetriebsleiter oder Stellvertreter) zur Verfügung gestellt. Die Dienstleistung wird mit 75,00 € netto je angefangene Stunde berechnet.
- Abstellgebühren je Waggon (Berechnung nach Ablauf von 24 Stunden) 5,00 € netto.