



Freie
Hansestadt
Bremen

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Bremischen Hafeneisenbahn - Besonderer Teil - (NBS-BT)

gültig ab ~~01.07.2025~~01.07.2026
(ersetzt die Fassung vom ~~01.02.2024~~01.07.2025)

Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
~~Katharinenstraße 37~~Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen



EISENBAHN IN DEN BREMISCHEN HÄFEN SEIT 1860

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Allgemeines | 7 |
| 1.1 | Geltungsbereich | 7 |
| 1.1.1 | Serviceeinrichtungen in Bremen | 7 |
| 1.1.2 | Serviceeinrichtungen in Bremerhaven | 7 |
| 1.2 | Beschreibung der Serviceeinrichtungen | 7 |
| 1.3 | Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT | 8 |
| 1.4 | Veröffentlichungen | 9 |
| 2 | Bedingungen für den Zugang | 9 |
| 2.1 | Allgemeines | 9 |
| 2.1.1 | Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen | 9 |
| 2.1.2 | Betriebliche Ansprechpartner und weitere Kontaktdaten | 10 |
| 2.1.3 | Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte | 10 |
| 2.1.4 | Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten | 11 |
| 2.1.5 | Gesamtschuldnerische Erfüllung vertraglicher Pflichten | 11 |
| 2.1.6 | Datenaustausch und -weitergabe | 11 |
| 2.1.7 | Haftung | 11 |
| 2.1.8 | Aufrechnungsbefugnis | 11 |
| 2.2 | PRINOS | 11 |
| 2.2.1 | Allgemeines | 11 |
| 2.2.2 | Nutzung des PRINOS Kundenportals | 12 |
| 2.2.3 | Informationssicherheit | 12 |
| 2.3 | Nutzung der Infrastruktur | 12 |
| 2.3.1 | Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen | 12 |
| 2.3.2 | Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten | 13 |
| 2.3.3 | Informationen zu den vereinbarten Nutzungen | 13 |
| 2.3.4 | Verantwortung für Fahrzeuge | 15 |
| 2.3.5 | Dispositive Zulaufsteuerung | 15 |
| 2.4 | Betriebssicherheit | 16 |
| 2.4.1 | Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung | 16 |
| 2.4.2 | Betriebliche Regelwerke | 16 |
| 2.4.3 | Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis | 16 |
| 2.4.4 | Steuerungs- und Sicherungssysteme | 17 |
| 2.4.5 | Erforderliche Kommunikationseinrichtungen | 17 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 2.4.6 | Notfallmanagement..... | 18 |
| 2.4.7 | Beförderung gefährlicher Güter | 18 |
| 2.4.8 | Mobile Instandhaltung | 18 |
| 2.4.9 | Betanken von Triebfahrzeugen | 19 |
| 2.5 | Datenschutz | 19 |
| 2.5.1 | Allgemeines | 19 |
| 2.5.2 | Datenschutz PRINOS | 19 |
| 2.5.3 | Datenschutz Sprachaufzeichnung | 19 |
| 3 | Entgelte..... | 20 |
| 3.1 | Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte | 20 |
| 3.2 | Ausnahmen von der Entgeltpflicht | 20 |
| 3.3 | Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen | 20 |
| 3.4 | Einwendungen | 20 |
| 4 | Nutzungsvereinbarungen..... | 20 |
| 4.1 | Allgemeines | 20 |
| 4.2 | Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal | 21 |
| 4.3 | Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre | 21 |
| 4.3.1 | Beantragung der Nutzung | 21 |
| 4.3.2 | Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode | 21 |
| 4.3.3 | Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode | 22 |
| 4.3.4 | Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen..... | 22 |
| 4.3.5 | Konfliktlösungsverfahren..... | 24 |
| 4.3.6 | Stornierung zugewiesener Nutzungszeiten..... | 25 |
| 4.3.7 | Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung | 25 |
| 4.3.8 | Freimachen der benutzten Infrastruktur | 26 |
| 4.4 | Vereinbarung von Hauptnutzungen | 27 |
| 4.4.1 | Allgemeines | 27 |
| 4.4.2 | Beantragung einer Hauptnutzung | 27 |
| 4.4.3 | Fristen | 27 |
| 4.4.4 | Konfliktlösungsverfahren..... | 28 |
| 5 | Generalsanierung der Strecke 1740 der DB InfraGO AG..... | 28 |
| 5.1 | Kapazitätszuweisung | 28 |
| 5.2 | Abstellung von Streckenloks | 29 |
| 5.2.1 | Bereitstellung von Lokabstellplätzen | 29 |

| | | |
|------------------------|---|-----------|
| 5.2.2 | Haftung | 30 |
| 5.3 | Operative Abweichungen von der vereinbarten Nutzung | 30 |
| Anhang I | | 31 |
| Anhang II | | 34 |
| 1 | Allgemeines | 4 |
| 1.1 | Geltungsbereich | 4 |
| 1.1.1 | Serviceeinrichtungen in Bremen | 4 |
| 1.1.2 | Serviceeinrichtungen in Bremerhaven | 4 |
| 1.2 | Beschreibung der Serviceeinrichtungen | 4 |
| 1.3 | Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT | 5 |
| 1.4 | Veröffentlichungen | 6 |
| 2 | Bedingungen für den Zugang | 6 |
| 2.1 | Allgemeines | 6 |
| 2.1.1 | Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen | 6 |
| 2.1.2 | Betriebliche Ansprechpartner und weitere Kontaktdaten | 7 |
| 2.1.3 | Wahrnehmung von Rechten und Pflichten des EIU durch Dritte | 7 |
| 2.1.4 | Übertragung von Rechten und Pflichten des Zugangsberechtigten | 8 |
| 2.1.5 | Datenaustausch und weitergabe | 8 |
| 2.1.6 | Haftung | 8 |
| 2.1.7 | Aufrechnungsbefugnis | 8 |
| 2.2 | PRINOS | 8 |
| 2.2.1 | Allgemeines | 8 |
| 2.2.2 | Nutzung des PRINOS Kundenportals | 9 |
| 2.2.3 | Informationssicherheit | 9 |
| 2.3 | Nutzung der Infrastruktur | 9 |
| 2.3.1 | Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen | 9 |
| 2.3.2 | Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten | 10 |
| 2.3.3 | Informationen zu den vereinbarten Nutzungen | 10 |
| 2.3.4 | Verantwortung für Fahrzeuge | 12 |
| 2.3.5 | Dispositive Zulaufsteuerung | 12 |
| 2.4 | Betriebssicherheit | 13 |
| 2.4.1 | Bau und Betriebsordnung / Signalordnung | 13 |
| 2.4.2 | Betriebliche Regelwerke | 13 |
| 2.4.3 | Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis | 13 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 2.4.4 | Steuerungs- und Sicherungssysteme | 13 |
| 2.4.5 | Erforderliche Kommunikationseinrichtungen | 13 |
| 2.4.6 | Notfallmanagement | 15 |
| 2.4.7 | Beförderung gefährlicher Güter | 15 |
| 2.4.8 | Mobile Instandhaltung | 15 |
| 2.4.9 | Betanken von Triebfahrzeugen | 15 |
| 2.5 | Datenschutz | 16 |
| 2.5.1 | Allgemeines | 16 |
| 2.5.2 | Datenschutz PRINOS | 16 |
| 2.5.3 | Datenschutz Sprachaufzeichnung | 16 |
| 3 | Entgelte | 16 |
| 3.1 | Entgeltgrundsätze und Liste der Entgelte | 16 |
| 3.2 | Ausnahmen von der Entgeltspflicht | 16 |
| 3.3 | Einsicht rechnungsbegründender Unterlagen | 17 |
| 3.4 | Einwendungen | 17 |
| 4 | Nutzungsvereinbarungen | 17 |
| 4.1 | Allgemeines | 17 |
| 4.2 | Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal | 17 |
| 4.3 | Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre | 18 |
| 4.3.1 | Beantragung der Nutzung | 18 |
| 4.3.2 | Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode | 18 |
| 4.3.3 | Nutzungsvereinbarungen für die laufende Netzfahrplanperiode | 18 |
| 4.3.4 | Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen | 19 |
| 4.3.5 | Konfliktlösungsverfahren | 21 |
| 4.3.6 | Stornierung zugewiesener Nutzungszeiten | 22 |
| 4.3.7 | Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung | 22 |
| 4.3.8 | Freimachen der benutzten Infrastruktur | 22 |
| 4.4 | Vereinbarung von Hauptnutzungen | 23 |
| 4.4.1 | Allgemeines | 23 |
| 4.4.2 | Beantragung einer Hauptnutzung | 23 |
| 4.4.3 | Fristen | 24 |
| 4.4.4 | Konfliktlösungsverfahren | 24 |
| | Anhang I | 25 |
| | Anhang II | 28 |

1 Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

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 gelten für den Zugang zu diesen Anlagen und die Erbringung der damit verbundenen Leistungen. Details zur Lage und Abgrenzung der Serviceeinrichtungen sind den im Internet veröffentlichten Übersichtsplänen zu entnehmen (siehe Ziffer 1.4).

Diese Nutzungsbedingungen enthalten 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

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

1.1.2 Serviceeinrichtungen in Bremerhaven

- 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 InfraGO AG sind Bestandteil der Bremischen Hafeneisenbahn. Die Betriebsplanung und Infrastrukturdisposition erfolgt auf Grundlage dieser NBS. Die Fahrdienstleitung liegt für den gesamten Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel im Stellwerk Sf der DB InfraGO AG.

- Industriestammgleis Bremerhaven Fischereihafen, anschließend an den Bahnhof Bremerhaven Wulsdorf der DB InfraGO 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.

1.3 Übersicht der Konkretisierungen zu den NBS-AT

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

| Bezug NBS-AT | Fundstelle NBS-BT |
|--------------|--|
| 2.3.1 | 2.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung |
| 2.3.3 | 2.4.3 Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis |
| 2.4.1 | 2.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung |
| 2.4.2 | 2.4.4 Steuerungs- und Sicherungssysteme 2.4.5 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen |
| 3.1.1 | 2.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen |
| 3.2 | 4 Nutzungsvereinbarungen 4.3.1 Beantragung der Nutzung 4.4.2 Beantragung einer Hauptnutzung 5.1 Kapazitätszuweisung |
| 3.3 | 4.3.5 Konfliktlösungsverfahren 4.4.4 Konfliktlösungsverfahren |
| 4.1 | 3 Entgelte |
| 4.5 | 2.1.82-1.7 Aufrechnungsbefugnis |
| 5.1.3 | 2.1.2 Betriebliche Ansprechpartner |
| 5.2 | 2.3.3 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen |
| 5.3.1 | 2.3.3.1 Informationen des EIU |
| 5.3.3 | 2.3.5 Dispositive Zulaufsteuerung |

| | |
|-------|--|
| 5.3.5 | 4.3.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 4.3.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur <u>5.3 Operative Abweichungen von der vereinbarten Nutzung</u> |
| 5.7.2 | 1.4 Veröffentlichungen |
| 6 | 2.1.72.1.6 Haftung 2.3.4 Verantwortung für Fahrzeuge 2.4.8 Mobile Instandhaltung 4.3.7 Operative Abweichung von der vereinbarten Nutzung 4.3.8 Freimachen der benutzten Infrastruktur <u>5.2.2 Haftung</u> |
| 7.2 | 2.3.1 Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen |

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

1.4 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) Sicherheitsordnung für den Aufenthalt im Gleisbereich
- g)h) Liste der Ansprechpartner
- h)i) Schnittstellenbeschreibung Zugbildungsmeldung
- i)j) Alternatives Excel-Formular Zugbildungsmeldung
- j)k) Formular für die Beantragung von Nutzungszeiten als Rückfallebene für das PRINOS-Kundenportal
- k)l) Datenschutzerklärung
- l)m) 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)

2 Bedingungen für den Zugang

2.1 Allgemeines

2.1.1 Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag / Nutzungsvereinbarungen

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

1. einem Rahmen-Infrastrukturnutzungsvertrag über die Bedingungen des Zugangs gemäß § 20 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ERegG sowie die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen gemäß § 21 Abs. 1 ERegG,

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

Der Zugang zum PRINOS Kundenportal (siehe Ziffer 2.2), die Beantragung einer Nutzung und die tatsächliche Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU setzen das Vorliegen eines für den vorgesehenen Zeitraum 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.

2.1.2 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 beaufugt 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, 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 eine fortlaufend aktualisierte Liste seiner Ansprechpartner im Internet (siehe Ziffer 1.4). Sie umfasst unter anderem die Kontaktdaten des Eisenbahnbetriebsleiters, des Betriebskoordinators, der Fahrdienstleiter, der Infrastrukturdisponenten, der Betriebsplanung, des PRINOS Supports sowie der Notfalleitstelle.

2.1.3 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.

2.1.4 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 2.1.1 verfügt.

2.1.5 Gesamtschuldnerische Erfüllung vertraglicher Pflichten

Der Zugangsberechtigte und ein von ihm für die Nutzung einer nach Ziffer 4 vereinbarten Kapazität eingesetzter Dritter erfüllen die nach diesen Nutzungsbedingungen bestehenden vertraglichen Pflichten gegenüber dem EIU gesamtschuldnerisch.

2.1.52.1.6 Datenaustausch und -weitergabe

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

Das EIU ist berechtigt, betriebliche Daten (z.B. geplante Nutzung der Infrastrukturen des EIU und der Umschlagterminals, Daten über den Zug- und Rangierbetrieb) mandantengerecht an die Betreiber der angeschlossenen Terminals 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 2.5.

2.1.62.1.7 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.

2.1.72.1.8 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 bahnbe-

trieblichen 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 rechnungs begründender 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.

2.3 Nutzung der Infrastruktur

2.3.1 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 |

| Bereich | Stellwerk | Betriebsruhe |
|--|----------------------------|--|
| Bremerhaven Seehafen (bremische Gleise im Bahnhofsteil Speckenbüttel) | HBHS Sf (DB InfraGO 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 InfraGO AG) | Keine |
| Bremerhaven Fischereihafen (Industriestammgleis) | HBH Bf (DB InfraGO 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 diesen Feiertagen sind die Stellwerke des EIU von 18:00 Uhr des Vortags bis 05:00 Uhr des folgenden Tags nicht besetzt. An Wochenenden gelten ergänzend die regulären Zeiten der Betriebsruhe.

Die Durchführung von Zug- und Rangierfahrten außerhalb der Regelbesetzungszeiten ist mindestens zehn Werktage vor der gewünschten Fahrt in Textform beim EIU zu beantragen. Das EIU berechnet für seinen zusätzlichen Aufwand ein Entgelt (siehe Ziffer 3.1).

2.3.2 Vorplanung von Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten

Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, haben Zugangsberechtigte vor der Durchführung von Verkehrsleistungen 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 mit dem EIU zu vereinbaren.

2.3.3 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

2.3.3.1 Informationen des EIU

Das EIU informiert den Zugangsberechtigten unverzüglich per E-Mail über

- die Veröffentlichung von Informationen nach Ziffer 1.4 Buchstabe **m)** 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 2.3.5).

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

2.3.3.2 Informationen des Zugangsberechtigten zum Zugbetrieb

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 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 gemeinsam Sorge.

2.3.4 Verantwortung für Fahrzeuge

Ein Zugangsberechtigter ist im Rahmen der Nutzung der Serviceeinrichtungen gegenüber dem EIU so lange 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.

2.3.5 Dispositive Zulaufsteuerung

Bei Kapazitätsengpässen an einem der Bahnhöfe Bremen Inlandshafen, Bremen Grolland, Bremerhaven Seehafen findet eine dispositive Zulaufsteuerung Anwendung. Kapazitätsengpässe liegen vor, solange die 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. Züge, für die keine Nutzung vereinbart ist, werden geweigert.

Nutzt ein Zugangsberechtigter die Infrastruktur des EIU während der dispositiven Zulaufsteuerung über den vereinbarten Zeitraum hinaus, ist das EIU berechtigt, die Annahme weiterer Züge des Zugangsberechtigten davon abhängig machen, dass überfällige Wagengarnituren unverzüglich abgefahren werden.

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

Das EIU stellt in der Zusammenarbeit mit der DB InfraGO 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.

2.4 Betriebssicherheit

2.4.1 Bau- und Betriebsordnung / Signalordnung

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

2.4.2 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.

Darüber hinaus gelten

- die Auszüge aus den Betriebsstellenbüchern zur Richtlinie 408, sowie
- die Bedienungsanweisungen
- sowie die Sicherheitsordnung für den Aufenthalt im Gleisbereich, ,

die auf der Internetseite des EIU veröffentlicht sind (siehe Ziffer 1.4). Sie sind jederzeit auf Triebfahrzeugen mitzuführen, die Rangierfahrten in den Serviceeinrichtungen des EIU durchführen. Der Zugangsberechtigte kann auf andere geeignete Weise sicherstellen, dass das von ihm eingesetzte Personal über die entsprechenden Informationen verfügt.

Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, sich eigenständig über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur maßgeblichen Regelwerke und Unterlagen sowie deren jeweilige Aktualisierungen gemäß Ziffer 3.1.2 NBS-AT zu informieren.

Für Gleise des EIU im Bahnhofsteil Bremerhaven-Speckenbüttel (siehe Ziffer 1.1.2) gilt das entsprechende netzzugangsrelevante Regelwerk der DB InfraGO AG.

2.4.3 Erforderliche Strecken- und Ortskenntnis

Das vom EVU eingesetzte Personal muss die erforderliche Strecken- und Ortskenntnis aufweisen.

Eine Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnis durch das EIU ist mindestens zehn Werktage vor dem gewünschten Termin zu beantragen. Für die Vermittlung erforderliche Zeitaufwand des EIU wird dem EVU ein Entgelt berechnet (siehe Ziffer 3.1).

2.4.4 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 1.4).

2.4.5 Erforderliche Kommunikationseinrichtungen

Das EVU ist zur Gewährleistung eines sicheren und störungsfreien Betriebs verpflichtet, während der Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU die vorgegebenen Kommunikationseinrichtungen vorzuhalten.

2.4.5.1 Nutzung des GSM-R

Die Bremische Hafeneisenbahn nutzt für den Zugfunk das GSM-R der DB InfraGO AG im Roaming-Modus. Triebfahrzeuge 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.

Für die Kommunikation zwischen dem Fahrdienstleiter des EIU und dem Triebfahrzeugführer des EVU ist das Mitführen eines für das TETRA-Netz der AMV Funktechnik eingerichteten Funkgeräts erforderlich.

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 des EIU veröffentlicht (siehe Ziffer 1.4). 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 zur Verfügung, die vom EVU gegen Entgelt (siehe Ziffer 3.1) ausgeliehen werden können.

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.

2.4.6 Notfallmanagement

Für gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb gilt die Konzernrichtlinie 423 der DB InfraGO AG in der jeweils aktuellen Fassung (siehe Ziffer 2.4.2). Das Notfallmanagement wird von der DB InfraGO AG durchgeführt. Der Zugangsberechtigte stellt dem EIU auf Verlangen alle erforderlichen 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.

2.4.7 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.

2.4.8 Mobile Instandhaltung

Das EIU gestattet Zugangsberechtigten nach Maßgabe der in Anhang II dieser NBS-BT getroffenen Bestimmungen und im Rahmen der nach Abschnitt 4 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 2.3.4 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.

2.4.9 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

2.5.2 Datenschutz PRINOS

Das EIU verarbeitet Daten im PRINOS System laut Ziffer 2.2 zur Erfüllung der vertraglichen Beziehung auf Grundlage von Art. 6 Abs. 1 b) DSGVO und der gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere Art. 6 Abs. 1 b)e) DSGVO in Verbindung mit dem § 3 Bremische 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)e) DSGVO in Verbindung mit dem § 3 Bremische Ausführungsgesetz zur DSGVO (BremDSGVOAG) sowie der unter Ziffer 2.4.5.3 genannten Normen.

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 entgeltpflichtig 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 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

Einwendungen des 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). Vor Abschluss einer Nutzungsvereinbarung besteht kein Anspruch auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen des EIU.

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.

- b) Vereinbarung von Hauptnutzungen: Vereinbart wird ein zeitlich begrenztes Nutzungsrecht für ein bestimmtes Gleis bzw. für einen bestimmten Lokabstellplatz. Einzelheiten dazu finden sich im Abschnitt 4.4.

4.2 Kapazitätszuweisung über das PRINOS-Kundenportal

Der Zugangsberechtigte nutzt das PRINOS Kundenportal im Rahmen der Kapazitätszuweisung für folgende Zwecke:

1. Beantragung von Kapazitäten für die Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU sowie für Kapazitäten der unter Ziffer 1.1 genannten Terminals,
2. Prüfung und Annahme bzw. Ablehnung der hierzu vom EIU angebotenen Kapazitäten,
3. Beantragung von Änderungen vereinbarter Nutzungen,
4. Stornierung vereinbarter Nutzungen.

Als Rückfallebene bei Nichtverfügbarkeit des PRINOS Kundenportals stellt das EIU im Internet Formulare bereit (siehe Ziffer 1.4), die der Zugangsberechtigte dem EIU (Ansprechpartner Betriebsplanung) per E-Mail übermittelt.

Folgende technische Schritte führen den Zugangsberechtigten zum verbindlichen Vertragsabschluss nach Ziffer 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 Nutzungsvereinbarungen für einzelne oder regelmäßige Verkehre

4.3.1 Beantragung der Nutzung

Der Zugangsberechtigte beantragt Nutzungen über das PRINOS Kundenportal (siehe Ziffer 4.2). Ist ein Nutzungsantrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich 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 4.3.3 beginnt mit Vorliegen eines vollständigen und mängelfreien Antrags im PRINOS Kundenportal.

4.3.2 Nutzungsvereinbarungen für die folgende Netzfahrplanperiode

Nutzungsanträge für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode müssen in der Zeit vom 1. bis zum 31. Juli eines Jahres 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 4.3.3 behandelt.

Das EIU unterbreitet dem Zugangsberechtigten bis spätestens 30. September, frühestens aber nach Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der DB InfraGO 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.

4.3.3 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.

4.3.4 Abhängigkeiten zur Kapazitätsvergabe benachbarter Infrastrukturen

4.3.4.1 Zugtrassen

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

Die DB InfraGO AG unterbreitet dem Zugangsberechtigten im Rahmen ihrer regulären Zuweisungsverfahren (Netzfahrplan, Gelegenheitsverkehr) Trassenangebote für den jeweiligen Infrastrukturbereich der Bremischen Hafeneisenbahn. Die DB InfraGO 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 InfraGO AG übermittelten Daten für ihre Betriebsstellen die jeweiligen Fahrpläne für Zugmeldestellen.

4.3.4.1.1 Zugtrassen für die kommende Netzfahrplanperiode

Der Zugangsberechtigte stellt Nutzungsanträge für die kommende Netzfahrplanperiode grundsätzlich unter Angabe einer mit dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf der DB InfraGO 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 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG übermittelten Fahrplans fort. Für im Fahrplan nicht berücksichtigte Verkehrstage gelten Nutzungszeiten des EIU als nicht vereinbart. Ausgenommen davon hat der Zugangsberechtigte 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.

4.3.4.1.2 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 4.3.4.1.1 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 4.3.4.1.1 entsprechend.

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

4.3.4.2 Terminal-Slots der Containerterminals Bremerhaven

Sofern vom Zugangsberechtigten beantragt, vereinbart das EIU im Auftrag unter Ziffer 1.1 genannten Terminals auch die Abfertigungszeiten (Slots) für die 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 NBS-AT sowie die Ziffern 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3, 4.3.5 und 4.3.6 NBS-BT, ansonsten die Nutzungsbedingungen der 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, 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.

4.3.4.3 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.

4.3.5 Konfliktlösungsverfahren

Das Konfliktlösungsverfahren nach Ziffer 3.3 NBS-AT gliedert sich in ein Koordinierungs- und ein Entscheidungsverfahren.

Im Rahmen der Konfliktlösung ist das EIU berechtigt, weitere Informationen anzufordern, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu bestimmen und Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln. Der Zugangsberechtigte übermittelt die angeforderten Informationen unverzüglich.

4.3.5.1 Koordinierungsverfahren

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 unter Ziffer 1.1 genannten Terminals beantragt hat, wird im Koordinierungsverfahren die Verfügbarkeit der dortigen Kapazitäten berücksichtigt.

4.3.5.2 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;
- b) Nutzungsanträge, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind;
- c) Verkehre mit einer höheren Anzahl von Verkehrstagen vor Verkehren mit einer geringeren Anzahl von Verkehrstagen;
- d) Verkehre mit je Nutzung kürzeren Zeiten auf den für die Ein- und Ausfahrt von Zügen vorgesehenen Gleisen des EIU vor Verkehren mit längeren Nutzungszeiten;
- e) Verkehre, deren Ladung nur an einer Ladestelle abgefertigt wird, vor Verkehren, die bahnseitig an mehreren Stellen abgefertigt werden;

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.

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.

4.3.6 Stornierung zugewiesener Nutzungszeiten

Nimmt ein Zugangsberechtigter eine vereinbarte Kapazität nicht in Anspruch, so storniert er sie unverzüglich 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 ebenfalls im PRINOS Kundenportal gemeinsam mit der entsprechend vereinbarten Kapazität der Bremischen Hafeneisenbahn. Es gelten die Nutzungsbedingungen des jeweiligen Terminalbetreibers.

Das EIU ist berechtigt, vereinbarte Kapazitäten seinerseits zu stornieren, wenn ein Zugangsberechtigter diese Rechte wiederholt aus Gründen, die nicht das EIU zu vertreten hat, nicht in Anspruch genommen oder Störungen des Betriebs der Serviceeinrichtungen oder gegenüber anderen Antragstellern verursacht hat. Das EIU wird den Zugangsberechtigten vor seiner Entscheidung anhören.

4.3.7 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 Ziffer 5.3 NBS-AT und Ziffer 2.3.3.2 NBS-BT).

Bei folgenden operativen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung stimmt sich der Zugangsberechtigte unverzüglich telefonisch oder per E-Mail mit 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.

Der Zugangsberechtigte stellt im PRINOS Kundenportal unverzüglich einen 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~~

Dies gilt mit Blick auf eine Standzeitverlängerung nicht, solange

- der Zugbetrieb in dem vom Zugangsberechtigten genutzten Infrastrukturbereich des EIU (Gleis, Gleisbereich, Bahnhof) bspw. aufgrund von starken Unwetterereignissen, Havarien oder technischen Störungen auf unbestimmte Zeit eingestellt ist und die Zugabfahrt bis zum Ablauf der Karenz von 24 Stunden nicht sichergestellt werden kann oder verzichtet es
- das EIU aufgrund von akuten Kapazitätsengpässen im Streckennetz per Mitteilung auf das Stellen entsprechender Anträge verzichtet, ~~entfällt diese Pflicht des Zugangsberechtigten.~~

Mit Ende der jeweiligen Situation beginnt die Karenz von 24 Stunden erneut.

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

4.3.8 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 4.3.7), 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-Zugangsberechtigten 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.

4.4 Vereinbarung von Hauptnutzungen

4.4.1 Allgemeines

Hauptnutzungen nach Ziffer 4.1 können für Lokabstellplätze und die unter Ziffer 2.43.2 der im Internet veröffentlichten Entgeltgrundsätze und der Liste der Entgelte (siehe Ziffer 1.4) 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.

4.4.2 Beantragung einer Hauptnutzung

Der Zugangsberechtigte beantragt Hauptnutzungen über das PRINOS Kundenportal (siehe Ziffer 4.2).

Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich 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 4.4.3 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.

4.4.3 Fristen

Es gelten die Ziffern 4.3.2 und 4.3.3 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.

4.4.4 Konfliktlösungsverfahren

Ziffer 4.3.5 gilt entsprechend.

4.4.4.1 Koordinierungsverfahren

Ziffer 4.3.5.1 Satz 1 gilt entsprechend.

4.4.4.2 Entscheidungsverfahren

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

- a) 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;
- c) Anträge, die einen längeren Nutzungszeitraum umfassen, vor Anträgen, die einen kürzeren Nutzungszeitraum umfassen.

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.

5 Generalsanierung der Strecke 1740 der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG plant für die Zeit vom 09.07. bis zum 11.12.2027 eine Generalsanierung der Strecke 1740 zwischen Bremen-Burg und Bremerhaven. Die von der DB InfraGO AG erarbeiteten Fahrplan-Konzepte haben nachhaltige Auswirkungen auf die Verbindung des Bahnhofs Bremerhaven Seehafen mit dem Hinterland.

Das EIU trifft für die Zeit dieser Generalsanierung nachfolgende Regelungen, um die Kapazität der Bremischen Hafeneisenbahn bestmöglich planen und steuern zu können. Diese besonderen Regelungen betreffen ausschließlich die Infrastruktur des EIU im Bahnhof Bremerhaven Seehafen.

5.1 Kapazitätszuweisung

Während der Zeit der Generalsanierung beabsichtigte Nutzungen sind gesondert zu beantragen. Nutzungsanträge für regelmäßige Verkehre sind bezüglich der Fahrplanperiode 2026/27 entsprechend zu separieren.

Sind Nutzungen innerhalb der vom Zugangsberechtigten beantragten Zeiten nicht durchführbar, weil ein Zugbetrieb im Bahnhof Bremerhaven Seehafen aufgrund von Sperrungen der Strecke 1740 nicht möglich ist, sind sie von der Zuweisung ausgenommen. Bei Bedarf beantragt der Zugangsberechtigte eine alternative Nutzung.

Nutzungsanträge haben abweichend von Ziffer 4.3.4.1 für die Zugeinfahrt und Zugausfahrt jeweils einen eindeutigen Bezug auf einen bei der DB InfraGO AG verfügbaren Fahrplan bzw. Fahrplanentwurf abzubilden. Nutzungsanträge ohne einen solchen Bezug werden als unvollständig betrachtet und gem. Ziffer 4.3.1 Satz 2f. behandelt.

Nutzungsanträge haben folgende Rahmenwerte zu berücksichtigen: Eine Nutzung der Infrastruktur des EIU darf jeweils maximal sechs Stunden vor Beginn des ersten Terminal-Slots, maximal sechs Stunden nach Ende des letzten Terminal-Slots und ggf. maximal sechs Stunden zwischen mehreren Terminal-Slots vorsehen. Ist die Ausfahrt wegen einer Sperrung der Strecke 1740 nicht zeitgerecht möglich, verlängert sich die maximal zulässige Nutzung nach Ende des letzten Terminal-Slots auf 18 Stunden. Anträge, die diese Rahmenwerte nicht einhalten, werden als mangelhaft betrachtet und gem. Ziffer 4.3.1 Satz 2f. behandelt.

5.2 Abstellung von Streckenloks

Die im Umfeld des Bahnhofs Bremerhaven Seehafen geeigneten Anlagen der DB InfraGO AG zur Abstellung von Lokomotiven sind während der Generalsanierung zu einem großen Teil nicht erreichbar. Trassen für Leerzugfahrten vergibt die DB InfraGO AG in dieser Zeit nur nachrangig. Dies macht eine enge Abstimmung zwischen EIU und Zugangsberechtigtem bzgl. des Verbleibs einfahrender Lokomotiven erforderlich.

5.2.1 Bereitstellung von Lokabstellplätzen

Für die Abstellung von Lokomotiven stehen im Bereich der Infrastruktur des EIU die nachfolgend beschriebenen Optionen zur Verfügung.

5.2.1.1 Dispo-Lokabstellplätze

Dispo-Lokabstellplätze werden in begrenzter Zahl angeboten und nach Verfügbarkeit tagesaktuell in mündlicher Absprache durch die Disposition des EIU vergeben (Ansprechpartner Infrastrukturdisposition). Die Dispo-Abstellplätze sind für eine Abstellung von bis zu 18 Stunden vorgesehen, Überschreitungen sind nach Absprache mit der Disposition des EIU möglich.

Vorgesehen hierfür sind die Gleise:

- 331 und 332 (ohne Oberleitung) sowie
- 430 und 447 (mit Oberleitung).

Sofern ein Gleis durch verschiedene EVU genutzt wird, ist sicherzustellen, dass Lokomotiven jederzeit bedarfsgerecht durch das abstellende EVU oder seinen Dienstleister rangiert werden können, um gefangenen Lokomotiven eine Ausfahrt zu ermöglichen.

5.2.1.2 Hauptnutzungen für die Lokabstellung

Das EIU bietet die folgenden zehn Gleisbereiche zur Vereinbarung einer „Hauptnutzung Lokabstellung“ für die Zeit vom 01.07. bis zum 11.12.2027 an:

- Gleis 1 Nord / Süd
- Gleis 3b Nord / Süd
- Gleis 3c Nord / Süd
- Gleis 309 Ost / West

▪ Gleis 310a Ost / West

Alle Gleise verfügen über eine Oberleitung. Abgestellt werden dürfen hier ausschließlich Triebfahrzeuge und hier im Besonderen aufgrund des deutlich geringeren Abtropfrisikos ausschließlich Elektrolokomotiven.

Gleisbereiche, für die bis zum 30.06.2027 keine Hauptnutzung vereinbart ist, werden bei Bedarf als Dispo-Abstellplätze für Elektrolokomotiven bereitgestellt.

Der Zugangsberechtigte kann im Rahmen einer ihm zugewiesenen Hauptnutzung Dritten eine unentgeltliche Lokabstellung gewähren.

5.2.2 Haftung

Das EIU schließt bezüglich der Abstellung von Triebfahrzeugen in seinen Anlagen jegliche Haftung aus.

5.3 Operative Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Die unter Ziffer 4.3.7 bestimmte Karenz von 24 Stunden verkürzt sich während der Generalsanierung auf zwölf Stunden.

Anhang I

zu Ziffer 2.4.2 NBS-BT „Betriebliche Regelwerke“

| Nummer | Titel des Regelwerks |
|-------------|--|
| 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 |
| 423 | Notfallmanagement |
| 423.1101 | Grundsätze |
| 423.1110 | Notfallhilfe vorbereiten |
| 423.1140 | Nothilfe durchführen |
| 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 |
| 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 |

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

| | |
|--------------------|---|
| 482.8601 | Bahnübergangssicherungsanlagen, Einschaltung |
| 482.8602 | Bahnübergangssicherungsanlagen, Hilfeinschaltung |
| 482.8603 | Bahnübergangssicherungsanlagen, Rangierschalter |
| 482.8604 | Bahnübergangssicherungsanlagen, Unwirksamkeitstaste |
| 483 | Zugbeeinflussungsanlagen bedienen |
| <u>483.0100</u> | <u>Ausführungsbestimmungen für unternehmensspezifische Vorgaben zur Ergänzung der Richtlinien 483.010x</u> |
| 483.0101 | Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allg. Teil |
| <u>483.0100Z10</u> | <u>Beispiele für bauformspezifische Unternehmensvorgaben zur PZB-Fahrzeugeinrichtung I60R (mit Leuchtmelder-Block)</u> |
| <u>483.0100Z11</u> | <u>Beispiele für bauformspezifische Unternehmensvorgaben zur PZB-Fahrzeugeinrichtung I60 / ER 24</u> |
| <u>483.0100Z12</u> | <u>Beispiele für bauformspezifische Unternehmensvorgaben zur PZB-Fahrzeugeinrichtung PZ 80R</u> |
| <u>483.0100Z13</u> | <u>Beispiele für bauformspezifische Unternehmensvorgaben zur PZB/LZB-Fahrzeugeinrichtung</u> |
| <u>483.0100Z14</u> | <u>Beispiele für bauformspezifische Unternehmensvorgaben zur PZB-Fahrzeugeinrichtung EBICab 500</u> |
| <u>483.0101</u> | <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen</u> |
| 483.0101A01 | PZB-Streckeneinrichtungen <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Vorgesehene streckenseitige Beeinflussungen</u> |
| 483.0101A02 | PZB-Fahrzeugeinrichtungen <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Lampenbasierte Führerraumanzeigen</u> |
| 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 |
| <u>483.0101A03</u> | <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Displaybasierte Führerraumanzeigen</u> |
| <u>483.0101A04</u> | <u>PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Allgemeine PZB-Einstelltabellen</u> |

| | |
|-----------------------------|---|
| 483.0101A05 | PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Umgang mit bestimmten Unregelmäßigkeiten/Störungen |
| 483.0101A99 | PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; Verzeichnis der Abkürzungen |
| 483.0101Z01 | PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; PZB-Betriebsprogramm-Variante PZB 90 AVG |
| 483.0101Z02 | PZB-Fahrzeugeinrichtung bedienen; PZB-Fahrzeugeinrichtung I60M |
| 492 | Triebfahrzeuge führen |
| 492.0753 | Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie |
| 492.0755 | Streckenkenntnis-Richtlinie |
| 492.1001 | Eisenbahnfahrzeuge führen |
| 492.1005 | Führen von elektrisch arbeitenden Eisenbahnfahrzeugen |
| TNB | Technische Netzzugangsbedingungen DB InfraGO AG |
| | Gleisfreimeldeeinrichtungen, Gleisschaltmittel |
| | Bahnstromversorgung mit AC 15kV, 16,7 Hz |
| | Stromabnehmer - Oberleitung |
| | Fahrzeug-Fahrbahn-Wechselwirkungen |
| | Punktförmige Zugbeeinflussung |
| | GSM-R -Zugfunk- |
| | Nebenfahrzeuge |
| | Brückenbefahrbarkeit |
| | Außergewöhnliche Transporte – Grundsätze |
| | Außergewöhnliche Transporte – Sendung mit Lademaßüberschreitung (Lü-Sendungen) |
| | Außergewöhnliche Transporte – Übergröße Fahrzeuge |
| | Außergewöhnliche Transporte – Schwerwagen |
| | Außergewöhnliche Transporte – Sonstige Transporte mit technischen oder betrieblichen Besonderheiten |

Anhang II

zu Ziffer 2.4.8 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 2) 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 2.4.3NBS-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 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-~~
haben die Sicherheitsordnung für den Aufenthalt im Gleisbereich zu beachten (siehe Ziffer 1.4 NBS-BT).

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 Sh-2-Scheibe aufstellen: 30 m vor und hinter der gekennzeichneten Ladestelle | Fdl If |

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 |