

Infrastrukturbenutzungsvertrag

zwischen

dem Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim
vertreten durch den Geschäftsführer, Herrn Herbert Engl,
geschäftsansässig Hopfenbachweg 4, 93309 Kelheim
im folgenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (**EIU**) genannt
(Ust - IdNr. DE 133713904)

und

dem Eisenbahnverkehrsunternehmen

.....
.....
.....

dieses vertreten durch.....

im folgenden **EVU** genannt.

1. Vertragsgrundlagen

- 1.1 Der Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim als EIU betreibt eine Eisenbahninfrastruktur als nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs gemäß Art. 2 (Abs. 2 Nr. 2) BayESG und stellt diese dem EVU zur Benutzung zur Verfügung. Die Eisenbahninfrastruktur ist an das Netz der DB-Netz AG angeschlossen.
- 1.2 Das EVU erbringt Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr.
- 1.3 Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und sonstiger Anlagen und Einrichtungen gilt bis auf weiteres die Betriebsanweisung für Hafeneisenbahnbetrieb im Hafengebiet Kelheim/Saal a. d. Donau vom 01.07.2007 (Anlage 2).
- 1.4 Die Belange der im Hafen angesiedelten Firmen und die gleichzeitige Benutzung der Eisenbahninfrastruktur des Hafens durch andere EVU sind zu berücksichtigen.

2. Entgelt

- 2.1 Für die Benutzung der Infrastruktur des EIU entrichtet das EVU Entgelte nach Maßgabe der Entgeltregelung für die Benutzung der Hafeneisenbahn-Infrastruktur am Hafen Kelheim/Saal vom 01.01.2007 (Anlage 5).
- 2.2 Sonstige Leistungen / Lieferungen des EIU sind zusätzlich vom EVU zu vergüten.

3. Laufzeit

Der Vertrag tritt am _____ in Kraft und endet am _____. Der Vertrag verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls nicht eine der Vertragsparteien mit einer Frist von 6 Wochen zum Vertragsablauf schriftlich kündigt.

4. Beendigung, außerordentliche Kündigung

- 4.1 Widerruft die Genehmigungsbehörde die Genehmigung des EVU (§ 7 AEG), erlischt mit sofortiger Wirkung das Recht zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur des Hafens.
- 4.2 Beide Vertragspartner haben, ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist, das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 314 BGB. Darüber hinaus hat das EIU das Recht zur fristlosen Kündigung, wenn
- a) über das Vermögen des EVU ein Insolvenzverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird.
 - b) das EVU seinen Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Hafen an zwei aufeinanderfolgenden Terminen trotz Mahnung nicht nachkommt.
- Unbeschadet der fristlosen Kündigung bleiben Schadenersatzansprüche des EIU gegen das EVU vorbehalten.
- 4.3 Die Kündigung bedarf der Schriftform.

5. Haftungsbegrenzung

- 5.1 Die Haftung des EIU, gleich aus welchem Grund, ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Die Haftungsbeschränkung gilt auch zugunsten von Organen, Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen.
- 5.2 Der vom EIU zu leistende Schadenersatz beschränkt sich auf die Höhe des vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schadens. Die Geltendmachung von Mitverschulden bleibt unberührt.
- 5.3 Die Haftungsbegrenzungen nach vorstehenden Absätzen 1 und 2 gelten nicht bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie für Ansprüche nach dem Produkthaftungsgesetz sowie in den Fällen, in denen das Gesetz solche Haftungsbegrenzungen verbietet.
- 5.4 Das EVU stellt das EIU im übrigen aus jeder Haftung aus der Benutzung der Hafeninfrastruktur frei.

6. Ansprechpartner

- 6.1 Die Vertragsparteien benennen für die Belange
- a) der Vertragsdurchführung
 - b) der Betriebsführung
- geeignete Personen, die befugt sind, betriebliche Entscheidungen im Namen des EVU bzw. des EIU kurzfristig zu treffen (Anlage 3).
- 6.2 Änderungen des entscheidungsbefugten Personenkreises teilen sich die Vertragsparteien unverzüglich schriftlich mit.
- 6.3 Bei Unfällen haben die EVU nach den Vorschriften gemäß Formblatt „Verhalten bei Unfällen auf den Bahnanlagen im Hafen Kelheim/Saal“ zu handeln (Anlage 3).

7. Meldungen

- 7.1 Jede beabsichtigte Benutzung der Infrastruktur ist in der vom EIU vorgegebenen Form rechtzeitig anzumelden (Anlage 4). Dies gilt nicht für EVUs, die regelmäßige Liniendienste durchführen; hier verbleibt es bei den vereinbarten Regelungen.
- 7.2 Zu Abrechnungszwecken ist der vom EIU vorgegebene Abrechnungsbogen zu verwenden.

8. Vertragsbestandteile

- Anlage 1: Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen – Allgemeine Benutzungsbedingungen (ABB) vom 01. Juni 1998
- Anlage 2: Bedienungsanweisung für den Bahnanschluss am Hafen Kelheim/Saal (Stand 01.07.2007)
- Anlage 3: Unfallmelderegelungen
- Anlage 4: Anmeldeformulare mit Erläuterungen
- Anlage 5: Entgeltregelung vom 01.01.2007

9. Sonstiges

- 9.1 Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- 9.2 Die Vertragsparteien haben keine mündlichen Nebenabreden getroffen.
- 9.3 Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages rechtsunwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit dieses Vertrages im übrigen dadurch nicht berührt. Die Vertragsparteien sind jedoch dann gehalten, den erstrebten wirtschaftlichen Erfolg in rechtlich zulässiger Weise herbeizuführen.
- 9.4 Gerichtsstand ist Kelheim
- 9.5 Der Vertrag wird zweifach ausgefertigt, jede Partei erhält eine Ausfertigung.

_____, den _____

Kelheim, den _____

(EVU) _____

(EIU) Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

(Stempel, Unterschrift)

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen – Allgemeine Benutzungsbedingungen (ABB)

Vom 1. Juni 1998

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen – Allgemeine Benutzungsbedingungen (ABB) – dienen der Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Benutzung der Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).
- 1.2 Die ABB gelten für die gesamte Geschäftsverbindung, die sich aus der Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen durch EVU zum Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen ergibt.

2 Bekanntmachung und Änderung

- 2.1 Die ABB sowie Änderungen der ABB werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht.
- 2.2 Änderungen der ABB teilt der EIU dem EVU schriftlich mit. Sie gelten als genehmigt, wenn das EVU nicht binnen eines Monats nach Zugang der Änderungsmitteilung schriftlich widerspricht. Hierauf weist das EIU in der Änderungsmitteilung besonders hin.

3 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

- 3.1 Eisenbahninfrastruktur im Sinne der ABB sind Zugtrassen sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EI BV) vom 17. Dezember 1997 [BGBl. I S. 3153]
- 3.2 Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein das EIU. Das EIU ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

4 Allgemeine Voraussetzungen für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

4.1 Genehmigung

Das EVU weist nach, dass es gesetzlich vorgesehene Genehmigungen für das Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistung besitzt. Den Widerruf sowie jede Änderung einer Genehmigung teilt das EVU unverzüglich mit.

4.2 Haftpflichtversicherung

Das EVU weist nach, dass es eine Haftpflichtversicherung nach Maßgabe der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] abgeschlossen hat. Es weist den Fortbestand der Versicherung zum 01.06. eines jeden Jahres nach. Änderungen im bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem EIU unverzüglich an.

4.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

- 4.3.1 Das vom EVU eingesetzte Personal muss die Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08. Mai 1967 [BGBl. II S. 1563] erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Das EVU weist das Vorliegen dieser Voraussetzungen auf Verlangen nach.
- 4.3.2 Das EIU vermittelt, soweit das EVU hierzu nicht in der Lage ist, dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis. Es kann hierfür ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt festsetzen. Das EVU weist auf Verlangen nach, dass das eingesetzte Personal aktuelle Orts- und Streckenkenntnis besitzt.

4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 4.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der EBO entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein. Das EVU weist dies auf Verlangen vor dem Einsatz der Fahrzeuge durch eine Zulassungsbescheinigung der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen Behörde oder durch sonstige geeignete Unterlagen nach.
- 4.4.2 Andere als für den Regelbetrieb vorgesehene Fahrzeuge dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung des EIU zum Einsatz kommen. Verwendet das EVU solche Fahrzeuge ohne Zustimmung des EIU, haftet es für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden.

5 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

- 5.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarung zulässig.
- 5.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten die Betriebsvorschriften des EIU. Einschlägige Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen (z. B. Fahrplanunterlagen, Bahnhofsfahrordnungen, Lage- und Abstellpläne) stellt das EIU dem EVU gegen Empfangsbestätigung unentgeltlich zur Verfügung.

- 5.3 In zeitlicher Hinsicht richtet sich die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU gemäß Punkt 5.2 übergeben worden sind.
- 5.4 Das EVU ist verpflichtet, die benutzte Eisenbahninfrastruktur fristgerecht freizumachen. Kommt es dieser Verpflichtung nicht nach, kann das EIU wie im Falle einer Betriebsstörung gemäß Punkt 6.3 verfahren.

6 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

6.1 Grundsätze

- 6.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 6.1.2 Zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen.
- 6.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

6.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

6.2.1 Informationen durch das EIU

Das EIU stellt sicher, dass das EVU zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

- a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU beziehen (z.B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der Qualität des Fahrwegs),
- b) etwaige Besonderheiten,

- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur,
- d) die Position des Zuges (nur auf Anfrage des EVU),
- e) sonstige Umstände, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken können.

6.2.2 Information durch das EVU

Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände rechtzeitig informiert ist bzw. unverzüglich informiert wird:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. nicht RIC-/RIV-fähige Fahrzeuge, Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVE/RID, Lademaßüberschreitungen, außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen, Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitseinschränkungen, Ausfall von Triebfahrzeugen),
- d) sonstige Umstände, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken können.

6.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 6.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- und Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende Auswirkungen auf dessen Verkehre.
- 6.3.2 Die Vertragsparteien bemühen sich unverzüglich um die Beseitigung der Störung.
 - 6.3.2.1 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Vorschriften an, die für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU auf Verlangen unentgeltlich zugänglich gemacht.

- 6.3.2.2 Zur Beseitigung der Störung kann das EIU insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen mit Anschlussbindung und solchen, die vertaktet verkehren, angemessen Vorrang eingeräumt werden.
- 6.3.3 Bei Störungen, die die Benutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen ganz oder teilweise unmöglich machen und deren Ursache im Verantwortungsbereich der EIU liegt, wird das EIU dem EVU die Nutzung einer gleichwertigen Anlage oder Einrichtung entsprechend den örtlichen und betrieblichen Möglichkeiten anbieten.
- 6.3.4 Wird eine sonstige Anlage oder Einrichtung auch von anderen EVU genutzt, ist das EIU berechtigt, bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen Züge oder Zugteile anderer EVU nach Absprache mit dem EVU zeitweilig in dem von diesem genutzten Teil der sonstigen Anlage oder Einrichtung abzustellen oder betrieblich zu behandeln, sofern hierdurch das EVU nicht in der Abwicklung seiner Verkehre beeinträchtigt wird.
- 6.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Triebfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahninfrastruktur nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegengebliebene Züge). Soweit ihm dies möglich und zumutbar ist, wirkt es auf Verlangen des EIU und gegen Ersatz der ihm entstehenden Kosten auch an der Beseitigung von Betriebsstörungen mit, die durch ein drittes EVU herbeigeführt wurden (z. B. durch Gestellung von Triebfahrzeugen und Personal). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegengebliebener Züge).

7 Weitere Rechte des EIU

7.1 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Das EIU hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, kann das Personal des EIU Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

7.2 Unterhaltung und Instandsetzung der Eisenbahninfrastruktur

- 7.2.1 Das EIU ist berechtigt, notwendige Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen.
- 7.2.1.1 Über längere Zeit im voraus geplante, größere Arbeiten, die schwerwiegende Störungen in der Betriebsabwicklung nach sich ziehen, informiert das EIU das EVU rechtzeitig, mindestens jedoch sechs Monate vor Beginn der Arbeiten.
- 7.2.1.2 Über kurzfristig geplante, kleinere Arbeiten informiert das EIU das EVU baldmöglichst.
- 7.2.1.3 Über dringende, unvorhersehbare Arbeiten informiert das EIU das EVU unverzüglich.
- 7.2.2 Notwendige Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten führt das EIU im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Über die Auswirkungen wird das EVU unverzüglich unterrichtet.

8 Haftung

8.1 Grundsatz

- 8.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die ABB keine davon abweichende Regelungen enthalten.
- 8.1.2 Die Vertragsparteien haften einander nur für unmittelbare Schäden, soweit die gesetzlichen Bestimmungen eine solche Beschränkung zulassen.

8.2 Mitverschulden

§ 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs vom 18. August 1896 [RGBl. S. 195, BGBl. III 400-2] und – im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 des Haftpflichtgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 [BGBl. I S. 145] gelten entsprechend.

8.3 **Haftung der Mitarbeiter**

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

8.4 **Unbekannter Schadenverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, durch welche Vertragspartei ein Schaden (bei der anderen Partei oder bei Dritten) entstanden ist, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffende Eisenbahninfrastruktur mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) weist ein Beteiligter nach, dass er den Schaden nicht verursacht hat, ist er von der Haftung frei;
- b) im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt;
- c) der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

8.5 **Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan**

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan (insbesondere Verspätungen oder Umleitungen) aufgrund von Betriebsstörungen, Unfällen, Umwelteinflüssen und unabwendbaren Ereignissen liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

9 **Gefahren für die Umwelt**

9.1 **Umweltgefährdende Einwirkungen**

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen

Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des EIU zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von sonstigen Anlagen und Einrichtungen notwendig, trägt das verursachende EVU die Kosten.

9.2 **Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, führt das EVU alle notwendigen Sanierungsmaßnahmen durch. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 8.4.

9.3 **Inanspruchnahme des EIU als Zustandsstörer**

Ist das EIU aufgrund seines Eigentums an Grund und Boden als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 8.4.

10 **Nutzungsentgelt**

10.1 **Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sind die dem Vertrag zurundliegenden Entgeltverzeichnisse des EIU.

10.2 **Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel**

Nach den Entgeltverzeichnissen des EIU eingeräumte Entgeltmängel hat das EVU auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden.

10.3 **Währung, Umsatzsteuer**

Die vom EVU zu entrichtenden Entgelte sind in der Bundesrepublik Deutschland gesetzlich geltenden Währung zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

10.4 **Zahlungsweise**

Das zu entrichtende Entgelt hat das EVU auf seine Kosten grundsätzlich monatlich im Voraus, spätestens jedoch bis zum dritten Werktag des Monats auf ein vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

10.5 **Verzugszinsen**

Bei Zahlungsverzug hat das EVU Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem jeweils gültigen Diskontsatz der Deutschen Bundesbank zu zahlen.

10.6 **Aufrechnungsbefugnis des EVU**

Das EVU kann gegen Forderungen des EIU nur aufrechnen, wenn seine Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

11 **Sicherheitsleistung**

Die Benutzung von sonstigen Anlagen und Einrichtungen, die nach dem Nutzungsvertrag ausschließlich Zwecken des EVU dienen, kann das EIU von der Leistung einer von ihm festzusetzenden angemessenen Sicherheit (Kautions, Bankbürgschaft) abhängig machen.

12 **Gegenseitigkeit**

Verwendet ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie das EVU tätiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen (drittes Eisenbahninfrastrukturunternehmen) allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen, die ganz oder teilweise von diesen ABB abweichen, so kann das EIU, wenn ein im gleichen Unternehmen oder Konzern wie das EIU tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen die Eisenbahninfrastruktur dieses dritten Eisenbahninfrastrukturunternehmens nutzt, dessen allgemeine Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen zu jedem Zeitpunkt ganz oder teilweise an die Stelle der ABB setzen (z. B. in Schaden- und Haftungsfällen).

Bedienungsanweisung

für den

Bahnanschluss am Hafen Kelheim/Saal

Stand: 01.07.2007

Hauptanschießer: Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim (Hafenverwaltung)

Nebenanschießer: Kelheim Fibres GmbH
Süd-Chemie AG
PVS Chemicals
Fichtl
Kürzl

Im Gleisanschluss gültige Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik

AEG	Allgem. Eisenbahngesetz
BayESG	Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz
EBOA	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Anschlussbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Obri-NE	Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
DS 301	Signalbuch Deutsche Bahn AG
408	Züge fahren und Rangieren Konzernrichtlinie Deutsche Bahn AG hier: Rangieren – 408.0801 : 408.0841
DS915/1	Bremsen im Betrieb
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschrift (vormals VBG 11)

Die Bedienungsanweisung gilt mit Abschluss des Infrastrukturbenutzungsvertrages zwischen den Vertragspartnern als vereinbart.

Verteiler:

- EBL, EBL (V)
- Eisenbahnbeauftragter
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt
- Öffentliche EVU: Railion Deutschland
- Nebenanschießer
- Hafensiedler

Rufnummern der Ansprechpartner

- Eisenbahnbeauftragter (EBB)
bei der Hafenverwaltung Kelheim/Saal: 09441/6882-13
- EBL, EBL(V) bei der HV Kelheim/Saal: 09441/6882-21
- Transport-Management München (CLS) 089/1308 1093
- EVU-Railion Deutschland AG – Disponent Regensburg-Ost: 0941/500-515
Fax: 0941/500-326
- DB Netz AG – Notfallmeldestelle Saal: 09441/6872-55
- Nebenanschießer: Kelheim/Fibres: 09441/99-0
Süd-Chemie AG, Werk Kelheim: 09441/295070
PVS Chemicals: 09441/7090
Fichtl: 09441/6863-0
Kürzl: 09441/67010
- Hafensiedler: Harms Auto-Terminal: 09441/6869-0
Osterhuber Agrar: 09441/6868-0
TKB: 09441/8109-0
Fichtl: 09441/6863-0
BSG: 09441/7090
RVB: 09441/709-60

Abkürzungen:

Bf	Bahnhof
BÜ	Bahnübergang
Baust	Baustelle
Brgew	Bremsgewicht
EBB	Eisenbahnbeauftragter
Fdl	Fahrdienstleiter
gesp	gesperrt
Gl	Gleis
Gz	Güterzug
Lü	Lademaßüberschreitung
Rb	Rangierbegleiter
Rg	Rangierer
Rgd	Rangierdienst
Tfz	Triebfahrzeug
W	Weiche
Wg	Wagen

Inhaltsverzeichnis

1. Beschreibung des Gleisanschlusses

- 1.1 Der Hafen Kelheim/Saal schließt über die Anschlussweiche 101, (Schienenstoß West) bei km 1,346 der still gelegten Bahnlinie Kelheim – Saal an das öffentliche Bahnnetz der DB Netz AG an. Die Eisenbahninfrastruktur des Hafens Kelheim Saal besteht aus:

Gleis	Nutzlänge m	Nutzung	Neigungsver- hältnisse ‰	Nutzer	Hemmschuh
Zufahrtsgleis	320	Zufahrt	0 bis 22,6	EVU Hafenverwaltung Kelheim Fibres Süd-Chemie AG PVS // BSG Fichtl // Kürzl	Einheitsform
Einfahrtsgleis	106	Zuführungsgleis	0	EVU Hafenverwaltung	Einheitsform
Abstellgleis AG 1	112,7	Abstellung und Zustellung	bis zu 3,8	EVU Hafenverwaltung mit Mitbenutzern	Einheitsform
Abstellgleis AG 2	136	Abstellung und Zustellung	bis zu 3,1	EVU Hafenverwaltung mit Mitbenutzern	Einheitsform
Abstellgleis AG 3	106	Abstellung und Zustellung	0	EVU Hafenverwaltung mit Mitbenutzern	Einheitsform
Wassergleis	447 177 (versperrt)	Zustellgleis	unter 2,5	EVU Hafenverwaltung mit Mitbenutzern	Einheitsform
Landgleis*	323	Zustellgleis	unter 2,5	EVU Hafenverwaltung mit Mitbenutzern	Einheitsform

* Zwischen Weichen 8 und 11 befinden sich im Gleisbereich eine Schüttgasse und eine Trichteranlage

1.2 Neigungsverhältnisse:

Von Weiche 2 a/b	bis BÜ 1	22,6 ‰
von BÜ 1	bis BÜ 2	17,8 ‰
von Weiche 5	bis BÜ 3	2,5 ‰
BÜ 3	bis Gleisabschluss	< 2,5 ‰
AG 1 von Weiche 2 b Grenzzeichen bis Prellbock		3,8 ‰
AG 2 von Weiche 1 c Grenzzeichen bis Prellbock		3,1 ‰

Weichen- und Gleissperren-Nr.	Art der Bedienung	Wird bedient von
W 1 a, 1 b	ortbedient/schlüsselabhängig	EVU
W 1 c	ortsbedient	
W 2 a	ortsbedient	EVU
W 2 b	ortsbedient	EVU
W 3	versperrt	Hafenverwaltung
W 4 – W 6	ortsbedient	EVU
W 7	versperrt	Hafenverwaltung
W 8 – W 11	ortsbedient	EVU

1.3 Aufbewahrung Weichen- und Torschlüssel und Sicherungsmittel

Die Weichen 3 und 7 sind mit HV versperrt, Schlüssel bei der Hafenvverwaltung.

Je 2 Hemmschuhe für Rillengleise im Ständer bei TKB, Fichtl, Osterhuber und Harms, sowie 2 Hemmschuhe zwischen Einfahr- und Abstellgleis, 2 Hemmschuhe für AG 1 + 2 Hemmschuhe für AG 2.

Die Schlüssel für die Tore 1 und 2 befinden sich beim Fdl Saal a. d. Donau und der Hafenvverwaltung, die Schlüssel für Tore 3 und 4 bei der Firma Harms.

1.4 Übergabestellen und Bedienungsbereich

Die Übergabestellen und der Bedienungsbereich richten sich nach der jeweiligen Verwendungsstelle.

1.5 Halbmesser von Gleisen mit weniger als 150 m

Zwischen W 5 und W 6 $R = 137 \text{ m}$

Aufgrund des Halbmesser von 137 m sind alle Wagen vor dem Befahren des Gleisradius lang zu kuppeln

1.6 Signalanlagen

keine

1.7 Bahnübergänge

- mit technischer Sicherung: keine

- ohne technische Sicherung: mit Andreaskreuz 1 – 6
ohne Andreaskreuz 0

- durch Posten zu sichern: BÜ 1 – 6 (km 0,304//0,363//0,511//0,714//0,872//0,963//1,226)

1.8 Oberleitungsanlagen

Keine

1.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

Keine

1.10 Brücken, Durchlässe

Hopfenbachbrücke zwischen W 2 a/b und BÜ 1
Siloanlage Fa. Osterhuber zwischen W 8 - W 11

1.11 Telekommunikationsanlagen

Rangierfunk / Kanal A 23 und in Betriebsart C Kanal 22

Unfälle und sonstige Unregelmäßigkeiten im Bahnanschluss sind vom Rb mündlich oder telefonisch umgehend dem Eisenbahnbeauftragten bei der Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden; sonstige Meldungen innerhalb des EVU bleiben unberührt.

1.12 Einfriedungen und Tore

Tor 1 (Einfahrtstor nach BÜ 1)	km 0,315:	Vorhängschloss
Tor 2 (zwischen Weiche 5 und 6)	km 0,711:	Vorhängschloss
Tor 3 (bei Firma Harms)	km 1,242:	Schlüssel bei Harms
Tor 4 (bei Fa. Harms)	km 1,324:	Schlüssel bei Harms
Absperrkette vor Weiche 6	km 0,766	

1.13 Beleuchtung und Lage der Schalter (sofern vom EVU zu schalten)

Entfällt

1.14 Betriebseinschränkungen

Die Zuführung von Laes für die Firma Harms hat über das Wassergleis zu erfolgen.

Zugelassene Radsatzlasten:	22,5 t	Streckenklasse D 4
zugelassen Meterlasten:	8,0 t	

- Silo westlich Weiche 6
Abstand zu Gleismitte links des Gleises = 2070 mm, Sollmaß = 2200 mm
- Im Bereich der Lichtraumeinschränkungen (siehe Skizze Nr. 1 - 14) ist die Benutzung der Trittbretter verboten.

1.15 Verladeeinrichtungen

1. Hochsilo km 0,720
2. Trichter vor W 6 ca. km 09,00
3. Fa. Osterhuber: Schüttgasse mit Förderband und Rohrbefüllung km 1,100
4. Fa. Harms: 2 Kopframpen am östl. Ende Land- und Wassergleis km 1,498

1.16 Krananlagen

Entlang des Wassergleises befinden sich die Gleisanlagen der Hafenkräne. Bei Kranumschlag ist gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich (siehe 2.4 Absatz 2.)

1.17 Asphaltierte Ladebereiche

Die Gleisbereiche ab Weiche 5 bis Ende Gleis (Kopframpen bei Fa. Harms) sind überfahrbar für Kraftfahrzeuge gestaltet; es ist erhöhte Aufmerksamkeit auf diesen Verkehr zu nehmen.

2. Durchführen der Bedienung

2.1 Verständigen über die Bedienung

Neben den Anschließern und Hafensiedlern ist eine Verständigung der Hafenverwaltung Kelheim/Saal über Bedienungsfahrten erforderlich.

Der Gleisanschluss wird regelmäßig nach dem jeweils gültigen Bedienungsplan von Railion Deutschland AG bedient, der von Railion Deutschland AG aufgestellt und dem Anschließer mitgeteilt wird.

Im gegenseitigen Benehmen zwischen Hauptanschließer, Nebenanschließern, Hafensiedlern, Railion Deutschland AG und anderen EVU können im Bedarfsfall auch außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, wenn nicht betriebliche Gründe entgegenstehen. Entsprechende Anfragen (auch über Sonderleistungen wie Wiegen von Wagen, Bereitstellen von Wagen in bestimmter Reihenfolge u. a.) sind an das EVU zu richten.

2.2 Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Zwischen der Anschlussweiche 101 und der Weiche 1 a/b besteht Folgeabhängigkeit. Bei der Weiche 1 a/b befindet sich eine Weichenschlüsselbude (Wb II), welche die elektrische Schlüsselsperre für den Schlüssel zur Weiche 101 enthält. Die Weichen 101 und 1 a/b sind über Riegelschlösser mittels dieser elektrischen Schlüsselsperre signalabhängig gemacht. Die Freigabe des Schlüssels für die Weiche 101 ist beim Fahrdienstleiter Bf Saal (Donau) fermündlich anzufordern. Nach Beendigung der Bedienung des Gleisanschlusses ist die Grundstellung der Weichen wieder herzustellen.

2.3 Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten

Die Bedienungsfahrten sind mit Personal der EVU und in der Regel als geschobene Rangierfahrt ab Bahnhof Saal (Donau) durchzuführen.

Vor der Einfahrt in den Anschluss muss der Rb das Gleistor nach BÜ 1 und nach W 5 öffnen und profolfrei festlegen. Nach der Bedienung sind die Tore wieder zu schließen.

Das Öffnen und Festlegen des Gleistores Harms obliegt dem Kunden.

Vor der Weiche 6 befindet sich zum Schutz des Weichengestänges vor Lkw-Überfahung eine Absperrkette, die nach jeder Bedienung wieder einzuhängen ist.

Die Fahrten zum/vom Gleisanschluss sind Rangierfahrten.

Die Rückfahrt aus dem Gleisanschluss darf nur nach vorheriger Zustimmung des Fahrdienstleiters Saal/Donau erfolgen.

Die Wagen müssen so abgestellt werden, dass die Bü frei sind, eine verladegerechte Stellung ist durch An-/Nebenanschließer und Hafensiedler in eigener Regie zu regeln.

Die von Railion bereitgestellten Wagen kommen/werden je nach Verlade-/Entladeprogramm von den Nebenanschließern/Hafensiedlern mit eigenen Rangiermitteln verzogen.

2.4 Warnen der Mitarbeiter des Anschließers

Bei der Zuführung und Abholung der Wagen hat der Rb Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen.

Bei Kranumschlag ist der Kranführer vom Rb zur Einstellung der Arbeiten während der Durchfahrt der Rangierabteilung durch Achtungspfeiff aufzufordern, die Einstellung der Krantätigkeiten ist durch gegenseitiges Handzeichen zu bestätigen.

2.5 Prüfen der Anschlussanlagen

Der Rb prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Augenschein auf offensichtliche Mängel hinsichtlich

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

Mängel sind unverzüglich an den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) bei der Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden (Nur für Railion AG: Meldung über den Dispo Regensburg-Ost).

2.6 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Bedienungsfahrt ist auf dem Zuführungsgleis bis W 101 mit höchstens 25 km/h, im Anschlussbereich vorsichtig mit höchstens 10 km/h durchzuführen. Die Geschwindigkeit ist betriebsbedingt zu ermäßigen.

Besondere Vorsicht ist wegen des Lkw-Verkehrs auf den Lagerplätzen mit Gleisüberfahrten geboten. Im Anschluss hat der Schienenverkehr Vorrang. Dies ist durch Hinweisschilder gekennzeichnet.

2.7 Rangierseite

Vor Beginn der Rangierarbeiten ist zwischen Rb und Triebfahrzeugführer die Rangierseite zu vereinbaren.

2.8 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Fahrzeuge müssen grundsätzlich an die durchgehende Hauptluftleitung angeschlossen werden und die Bremsen eingeschaltet sein.

Bedienung AG 1 bis zur W 2a/b:

Es dürfen höchstens 30 Fahrzeugachsen ungebremst bewegt werden. Je weitere angefangene 8 Fahrzeugachsen ist eine wirkende Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen oder wenn keine Druckluftbremse angeschlossen werden kann eine Wagenhandbremse zu bedienen.

Bedienung ab W 2a/b:

Es dürfen bis zu 4 Fahrzeugachsen ungebremst bewegt werden. Je weitere angefangene 2 Fahrzeugachsen ist eine wirkende Druckluftbremse an die Hauptluftleitung anzuschließen oder wenn keine Druckluftbremse angeschlossen werden kann, eine Wagenhandbremse zu bedienen.

Vor Beginn der Rangierfahrt hat der Rb eine vereinfachte Bremsprobe durchzuführen.

2.9 Befahren von Bahnübergängen

Die Bahnübergänge 1 - 6 sind durch Mitarbeiter des EVU mit Posten zu sichern.

2.10 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

2.11 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

Stellung der Wagen je nach Verwendungsstelle

2.12 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen entfällt

2.13 Bedienen der Verladeeinrichtungen entfällt

2.14 Abstellen und Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Das Kuppeln und Festlegen der Wagen obliegt dem Rangierpersonal.

Je angefangene 400 t oder 20 Achsen ist eine Hand- oder Feststellbremse anzuziehen. Eine Hand- oder Feststellbremse dürfen sie ersetzen durch Auflegen eines doppelseitig wirkenden Radvorlegers oder durch Auflegen je eines Hemmschuhs oder eines einseitig wirkenden Radvorlegers aus beiden Richtungen unter einem Rad oder Drehgestell. Das Auflegen zwischen den Achsen eines Drehgestells ist verboten.

In den Neigungsabschnitten (> 2,5 %) dürfen Wagen, auch vorübergehend (Ausnahme besteht in den Abstellgleisen AG 1 und AG 2) , nicht abgestellt werden.

2.15 Bedienen von Nebenanschließern und Mitbenutzern

Die Bedienung der Nebenschließer (außer Zweckverband) ist durch das EVU in gesonderten Anweisungen zu regeln, die die Hafensiedler betreffenden Bestimmungen sind im Text dieser Anweisung genannt.

3. Auftragsabwicklung im Anschluss

Ist durch das EVU gesondert mit den Hafensiedlern zu regeln.

4. Aufgaben der Anschließter und der Mitbenutzer (Hafenansiedler)

4.1 Die Hafenverwaltung Kelheim/Saal verständigt alle Beteiligten im Hafenschluss über die Bedienung. Wird ein Gleisanschluss noch von anderen EVUen bedient, so liegt die Verantwortung für die Abstimmung der betrieblichen Abläufe bei der Hafenverwaltung. Die Hafenverwaltung stellt sicher, dass

- a) die beteiligten EVUen informiert sind,
- b) die Schnittstellen zwischen den EVUen klar definiert sind und
- c) die betrieblichen Abläufe vor Ort so abgestimmt sind, dass es zu keinen Behinderungen oder Gefährdungen zwischen den EVUen kommt.

4.2 Der bediente Hafenansiedler hat alle Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebseinschränkung bedeuten, an Wagen und Triebfahrzeugen - ohne Vorliegen eines Notfalls - schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das jeweilige EVU und die Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu melden.

Kann die mündliche (fernmündliche) Meldung nicht sofort an das EVU erstattet werden, so kann diese Meldung auch an den Rb übermittelt werden.

4.3 Zustellgleise und Fahrwege sind während der Bedienungszeit freizuhalten.

4.4 Rangierbewegungen und sonstige Arbeiten, die die Bedienung des Anschlusses gefährden, sind einzustellen.

4.5 Mitarbeiter des Anschließers bzw. der Hafenansiedler, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, haben die Wagen zu verlassen oder von ihnen zurückzutreten. Der Kranbediener hat nach Aufforderung der Rangierabteilung mit Zp1 (Achtungspfeiff) das Überkrane der Gleise bis zu Beendigung des Rangiergeschäfts einzustellen. Die Einstellung der Krantätigkeit ist durch gegenseitiges Handzeichen zu bestätigen.

4.6 Die Rangierwege sind verkehrssicher zu halten.

4.7 Bei der Lagerung von Gegenständen am Anschlussgleis sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren.

4.8 Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die genannten Abstände unterschreiten.

4.9 Für das Rangieren von Waggons mittels Hand oder Kraftfahrzeugen im Gleisanschluss des Zweckverbandes Häfen im Landkreis Kelheim (Hafenbahnanschluss) ist die als Anlage I beigefügte Betriebsanweisung zu beachten (nicht an Railion verteilt).

5. Zusätzliche Aufgaben der Hafensiedler und Mitbenutzer aus den Bedienungsverträgen

5.1. Öffnen und Schließen der Tore, Ein- und Ausschalten der Beleuchtung

Der Mitbenutzer Harms hat sicherzustellen, dass das Gleistor zum Zeitpunkt der Zuführung bzw. Abholung der Wagen geöffnet und profilfrei festgelegt ist.

Bei Dunkelheit schalten die Anschließer und Hafensiedler für die Dauer der Bedienung die Beleuchtung ein. Die Beleuchtung an den Krananlagen ist durch Dämmerungsschalter geregelt.

5.2 Ein- und Ausschalten der Stromversorgung der Oberleitung entfällt

5.3 Sichern technisch nicht gesicherter Bahnübergänge entfällt

5.4 Sicherungsmittel für das Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Zum Festlegen der zugeführten und abzuholenden Wagen halten die Anschließer an der Übergabestelle und die Hafensiedler an den Ladestellen ausreichende Sicherungsmittel bei km 0,438//1,036//1,142//1,242 AG 1 und AG 2 bereit (im Lageplan gekennzeichnet).

5.5 Kuppeln der Wagen

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen müssen vorher durch das Personal des Versenders/Empfängers miteinander gekuppelt sein.

Die zur Abholung bereitgestellten Wagen sind gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern und durch Einhängen der Kupplung miteinander zu verbinden. Die Luftschläuche der Wagen sind, soweit sie nicht miteinander verbunden sind, in die Schlauchhalter einzuhängen. Nicht benutzte Schraubenkupplungen sind in die dafür vorgesehenen Aufhängevorrichtungen einzuhängen. Lose Wagenbestandteile müssen vollzählig vorhanden und an den hierfür vorgesehenen Stellen der Wagen untergebracht sein.

5.6 Gefahrguttransporte

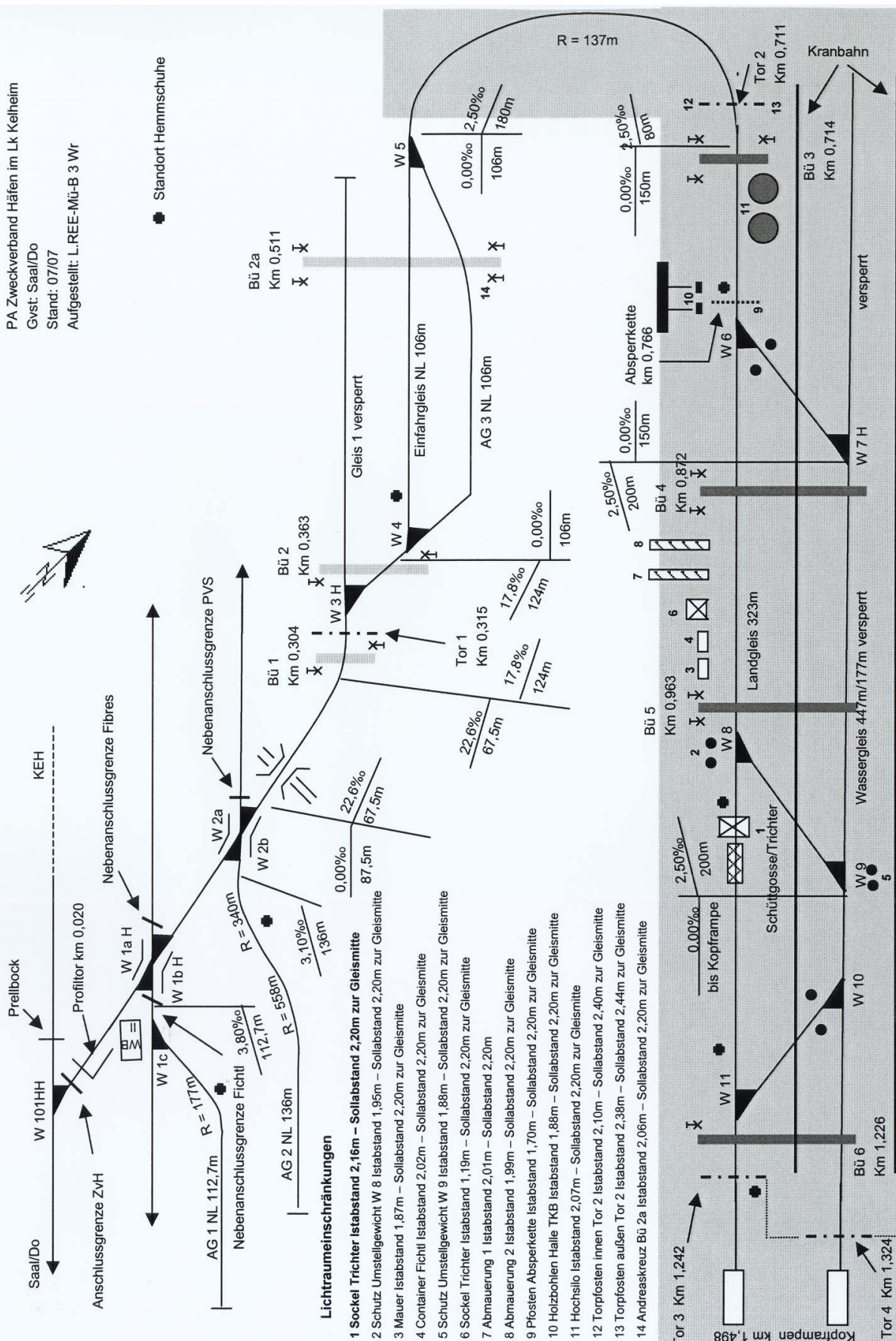
Bei Beförderung gefährlicher Güter ist der Eisenbahnbeauftragte der Hafenverwaltung durch den Versender/Empfänger über Art und Umfang des Gefahrgutes zu verständigen.

Kelheim, 01.07.2007

Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim



PA Zweckverband Häfen im Lk Kelheim
 Gvst: Saal/Do
 Stand: 07/07
 Aufgestellt: L.REE-Mü-B 3 Wr



Lichtraumeinschränkungen

- 1 Sockel Trichter Istand 2,16m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 2 Schutz Umstellgewicht W 8 Istand 1,95m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 3 Mauer Istand 1,87m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 4 Container Fichtl Istand 2,02m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 5 Schutz Umstellgewicht W 9 Istand 1,88m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 6 Sockel Trichter Istand 1,19m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 7 Abmauerung 1 Istand 2,01m – Sollabstand 2,20m
- 8 Abmauerung 2 Istand 1,99m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 9 Pfosten Absperrkette Istand 1,70m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 10 Holzbohlen Halle TKB Istand 1,88m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 11 Hochsilo Istand 2,07m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte
- 12 Torpfosten innen Tor 2 Istand 2,10m – Sollabstand 2,40m zur Gleismitte
- 13 Torpfosten außen Tor 2 Istand 2,38m – Sollabstand 2,44m zur Gleismitte
- 14 Andreaskreuz Bü 2a Istand 2,06m – Sollabstand 2,20m zur Gleismitte

Tor 3 Km 1,242
 Kopframpen km 1,498
 Bü 6 Km 1,226
 Tor 4 Km 1,324

Unfallmelderegelungen

(Stand 01.04.2006)

Dienstanweisung

Verhalten bei Unfällen oder gefährlichen Ereignissen auf den Bahnanlagen im Hafen Kelheim/Saal

Vorbemerkung:

Der Hafenverwaltung Kelheim/Saal als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) obliegt die Abwicklung des Notfallmanagements bei Unfällen oder gefährlichen Ereignissen auf den Bahnanlagen im Hafen Kelheim/Saal.

Bei Unfällen oder gefährlichen Ereignissen, die den Einsatz von Rettungskräften (Feuerwehr, Polizei, Rettungskräfte usw.) erfordern, unterstützt und berät die Hafenverwaltung Kelheim/Saal die Einsatzleitung in allen Eisenbahnangelegenheiten. Vorrangig hier ist die Einstellung des Eisenbahnbetriebs im Bereich der Unfallstelle zur Sicherheit der Einsatzkräfte.

1. Aufgaben des EIU

Im Rahmen des Notfallmanagements nimmt die Hafenverwaltung Kelheim/Saal folgende Aufgaben wahr:

- Verständigung von Notfall- und Rettungsdiensten; ausgenommen der etwaigen Sofortmeldung durch am Unfall beteiligte Mitarbeiter eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) oder einer Meldung durch einen Dritten, der den Unfall bemerkt hat
- Leitung und Koordination der Maßnahmen vor Ort, sofern nicht ein Dritter (z. B. Feuerwehr) diese Koordination übernimmt
- Einleitung der zur Beseitigung des gefährlichen Ereignisses oder Unfalls erforderlichen Maßnahmen
- Gestellung von Notfalltechnik (Aufgleishilfen, Anforderungen von Kranen, bei Bedarf kann die Hafenverwaltung Kelheim/Saal auf Anforderung auch auf den Hilfszug der DB Netz AG zurückgreifen usw.)

2. Sofortmaßnahmen

Unabhängig von der Zuständigkeit der Hafenverwaltung Kelheim/Saal für die Abwicklung des Notfallmanagements, besteht für jeden an einem Unfall beteiligten Mitarbeiter eines EVU die Verpflichtung zur Einleitung von Sofortmaßnahmen:

- Nach einem Unfall ist zunächst die Unfallstelle mit den auf den Triebfahrzeugen vorhandenen Bordmitteln möglichst so abzusichern, dass keine Folgeunfälle entstehen können (Abstellen der Lok oder des Treibfahrzeugs an einer geeigneten Stelle, Einschalten des Lichts, Funkspruch an andere im Hafen tätige Rangierabteilungen usw.)
- Bei Unfällen mit Personenschäden ist Verletzten sofern erforderlich und möglich Erste Hilfe zu leisten. Sind Personenschäden eingetreten oder sind Personenschäden nicht völlig sicher auszuschließen, sind unverzüglich die zuständigen Rettungsdienste zu verständigen. Die Rettung von Menschenleben bei Unfällen besitzt oberste Priorität.

Die direkte Verständigung der Rettungskräfte bei Personenschäden durch die am Unfall beteiligten Mitarbeiter des EVU's ist deshalb vorrangig, da nur diese zum Zeitpunkt der Meldung an die Rettungsdienste einen Überblick über den Umfang des Unfalls und die Schwere etwaiger Verletzungen haben. Eine Erstmeldung an die jeweiligen Mitarbeiter der Hafenverwaltung Kelheim/Saal, damit diese erst die Meldung an die Rettungsdienste weitergeben, birgt die Gefahr von Übertragungsfehlern und unnötigen zeitlichen Verlusten.

Notrufnummern:

Polizei/Notruf	110
Feuerwehr/Rettungsleitstelle	112

3. Meldung

Bei Unfällen oder gefährlichen Ereignissen sind vom EVU, welches an dem gefährlichen Ereignis oder dem Unfall beteiligt ist bzw. welches das gefährliche Ereignis oder den Unfall bemerkt hat, unverzüglich die zuständigen Mitarbeiter der Hafenverwaltung Kelheim/Saal zu verständigen. Hierzu besteht eine Liste mit den Telefonnummern der Mitarbeiter der Hafenverwaltung Kelheim/Saal, die befugt sind, an der Einsatzstelle Entscheidungen zu treffen. Die Mitarbeiter sind der vorgegeben Reihenfolge nach anzurufen. Ein spezieller Bereitschaftsdienst oder eine gesonderte Rufbereitschaft besteht nicht. Die Liste ist dieser Dienstanweisung als Beilage beigefügt.

Anschließend sind die für die weitere Unfallsachbearbeitung zuständigen Mitarbeiter des jeweiligen EVU's zu verständigen. Soweit möglich, sind auch die sonstigen im Hafen Kelheim/Saal tätigen EVU's über den Ort des Unfalls bzw. des gefährlichen Ereignisses zu informieren.

Die eigentliche Sperrung der Unfallstelle bzw. die Anordnung zur vollständigen oder teilweisen Einstellung des Bahnbetriebs obliegt der Hafenverwaltung Kelheim/Saal. Weiterhin informiert die Hafenverwaltung Kelheim/Saal die sonstigen im Hafen Kelheim/Saal tätigen EVU's über den Unfall bzw. das gefährliche Ereignis sowie über die sich dadurch ergebenden Verkehrseinschränkungen oder Sperrungen. Ebenso informiert die Hafenverwaltung Kelheim/Saal die im Hafen Kelheim/Saal tätigen EVU's über die Beseitigung der Folgen des gefährlichen Ereignisses bzw. des Unfalls und über die Aufhebung von Verkehrseinschränkungen oder Sperrungen.

4. Beseitigung der Unfallschäden

Das am Unfall oder am gefährlichen Ereignis beteiligte EVU und die Hafenverwaltung Kelheim/Saal verständigen sich über die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung des gefährlichen Ereignisses oder der Unfallschäden sowie über die Reihenfolge und den Umfang der auszuführenden Maßnahmen, sofern nicht ein Dritter (z. B. Feuerwehr) diese Koordination übernimmt. Weiterhin wird dabei festgelegt, wer die Beseitigung der Unfallschäden veranlaßt. Grundsätzlich wird hier das Verursacherprinzip zur Anwendung gebracht. Sofern keine Einigung erzielt werden kann, entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter des Hafens Kelheim/Saal über die zu treffenden Maßnahmen, sofern diese Anordnung nicht durch einen Dritten (z. B. Feuerwehr) getroffen wird.

5. Unfalluntersuchung

Die Untersuchung der Unfallursache erfolgt grundsätzlich durch den Hafen Kelheim/Saal. Bei Bedarf wird ein Beauftragter des am Unfall oder am gefährlichen Ereignis beteiligten EVU's an den Untersuchungen hinzugezogen. Auf Wunsch des am Unfall oder am gefährlichen Ereignis beteiligten EVU's kann ein Beauftragter dieses EVU's diese Untersuchung begleiten. Für die Unfalluntersuchung stellt das EVU weiterhin der Hafenverwaltung Kelheim/Saal die Protokolle mit den Schilderungen des Unfallhergangs der jeweiligen Mitarbeiter schriftlich zur Verfügung.

6. Aufwendungen

Die Kosten für das Notfallmanagement sowie die Kosten für die Beseitigung der Folgen des gefährlichen Ereignisses oder des Unfalls werden dem Verursacher in dem tatsächlich angefallenen Umfang in Rechnung gestellt. Sofern kein Verursacher festgestellt werden kann, werden die Kosten

häftig zwischen der Hafenverwaltung Kelheim/Saal und dem am gefährlichen Ereignis oder am Unfall beteiligten EVU aufgeteilt. Die Verrechnung erfolgt gegebenenfalls anteilig, sofern mehrere EVU's am gefährlichen Ereignis oder am Unfall beteiligt sind.

7. Unfallbericht

Die Hafenverwaltung Kelheim/Saal fertigt nach Abschluss der Untersuchung den erforderlichen Unfallbericht. Eine Ausfertigung des Berichts erhält das am Unfall oder am gefährlichen Ereignis beteiligte EVU.

Hafenverwaltung Kelheim/Saal

01.04.2006



Peter von Ramm-Hagenauer
Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

Maßnahmen und Meldungen

1. **Ruhe bewahren - Überblick verschaffen!**
2. Unfallstelle abriegeln
3. Gleisperrung veranlassen
4. **Verletzte?**
Krankenwagen anfordern (siehe Rückseite)
Erste Hilfe leisten!
5. **Feuer oder Feuergefahr?**
Feuerwehr anfordern (siehe Rückseite)
Feuer bekämpfen
6. EBLEiter verständigen, dabei angeben:
Personenschäden?
gefährliche Stoffe freigegeben (Gefahrenklasse bzw. Gefahrzettel)?
Grundwasser gefährdet?
7. Polizei verständigen*

* Die Polizei ist zu verständigen bei

- a) jedem Unfall, bei dem ein Mensch getötet oder schwer verletzt ist,
- b) Ereignissen, die mit dem Straßenverkehr zusammenhängen, wenn dies im Interesse der Hafenverwaltung liegt, z. B. bei Fahrerflucht oder wenn, bei Verdacht auf Alkoholeinfluss, eine Blutprobe entnommen werden muss,
- c) Unfällen oder Gefährdungen einer hochgestellten Persönlichkeit des öffentlichen Lebens,
- d) Auffinden eines Toten oder lebensgefährlich Verletzten,
- e) Bahnfrevel und verbrecherischem Anschlag, z. B. Schießen und Werfen auf Züge und Signale. Eingriffen in die Signaleinrichtungen und in den Bremsbetrieb, Beschädigungen und Entwenden von Kabeln und Freileitungen, Bereiten von Hindernissen auf dem Bahnkörper und anderen vorsätzlichen Gefährdungen des Bahnbetriebs sowie Anschlägen gegen Menschen auf Bahngebiet, Brandstiftungen,
- f) Unregelmäßigkeiten mit radioaktiven, gefährlichen und Grundwasser gefährdenden Stoffen.

Zuständigkeitsbereiche und Anschriften

Name	Anschrift	Telefon	Fax
Eisenbahnbetriebsleiter Peter von Ramm-Hagenauer	Hopfenbachweg 4 93309 Kelheim	dienstl.: 09441/6882-21 mobil: 0160/88 50 631 privat: 09406/958569	09441/6882-10
Stellv. Eisenbahnbetriebsleiter Markus Rohn	Hopfenbachweg 4 93309 Kelheim	dienstl.:09441/6882-21 mobil: 0160/88 50 631 privat: 09441/28773	09441/6882-10
Regierung von NB	Regierungsplatz 540 84023 Landshut	0871/808-1310	0871/808-1317
Eisenbahnbundesamt	Eilgutstraße 2 90443 Nürnberg	0911/2493-0	0911/2493-150
Eisenbahnbundesamt außerhalb der Bürozeit	Die Rufnummer des Bereitschaftshabenden des EBA kann per Fax unter der Rufnummer 0228/98 26 112 abgerufen werden.		
DB-Netz AG	Notfallmeldestelle Saal/D.	09441/6872-55	
Rettungsdienst - Polizei - Feuerwehr			
Notruf - Polizei		110	
Notruf – Feuerwehr, Rettungsdienst, Notarzt	Kelheim	112	
Rettungsleitstelle	Landshut	19 222	
Polizeiinspektion	Kelheim	09441/5042-0	
Wasserschutzpolizei	Regensburg	0941/506-2472	0941/506-2479
<i>Eisenbahnverkehrsunternehmen</i>			
Railion Deutschland AG	Disponent Regensburg-Ost	0941/500-515 oder 0941/500-329	0941/500-326

Ereignisse melden - Übersicht der Sofortmeldungen

Sofortmeldungen der Betriebsleitung an die zuständige Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes

Ereignis	Meldekriterien
Bahnbetriebsunfälle	
Jeder Bahnbetriebsunfall	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Entgleisung Zusammenstoß Aufprall Zusammenprall Sonstiger Bahnbetriebsunfall	- wenn ein Mensch getötet oder schwer verletzt wurde - wenn mindestens fünf Menschen leicht verletzt wurden - wenn gefährlicher Stoff frei wurde
Gefahrgutunfall	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Personenunfall (ausgenommen Freitod und Fälle, die auf unberechtigtes Betreten von Bahnanlagen zurückzuführen sind.)	- wenn ein Mensch getötet oder schwer verletzt wurde - wenn mindestens fünf Menschen leicht verletzt wurden
<i>Gefährliche Unregelmäßigkeiten</i>	
Jede gefährliche Unregelmäßigkeit (auch bei gefährlichem Eingriff in den Eisenbahnbetrieb **)	- wenn öffentliches Aufsehen* erregt wurde
Befahren eines nicht gesicherten Bahnüberganges	- wenn eine Personengefährdung eintrat

* Öffentliches Aufsehen liegt vor, wenn

- Vertreter der überregionalen Presse (auch Rundfunk und Fernsehen) am Ereignisort anwesend sind,
- aus Anlass des Ereignisses eine Pressemeldung abgegeben wird,
- nicht absehbare Schäden für Dritte oder die Umwelt entstanden sind,
- hochgestellte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens betroffen sind.

** Ein gefährlicher Eingriff in den Eisenbahnbetrieb liegt z. B. vor, bei

- Beseitigung, Beschädigung oder Zerstörung von Bahnanlagen oder Bahnfahrzeugen,
- Bereiten von Hindernissen,
- Geben von falschen Zeichen oder Signalen

Wichtige Punkte

- Unfallzeitpunkt
- Beteiligte
- Spuren und Beweisstücke sichern
- Fotografien
- Zeugen ermitteln
- Eintreffende Helfer einweisen
- Für Absperrung sorgen
- Betroffene EVU verständigen
- Untersuchenden Stellen Auskunft geben
- Ergänzungsmeldung an Aufsichtsbehörde
- Weitere Betriebsdurchführung vereinbaren
- Maßnahmen zur Weiterführung des Betriebes
- Wenn Mitarbeiter oder Triebfahrzeuge der DB oder einer anderen Bahn betroffen sind oder deren Betrieb berührt wird (Zugausfall, Verspätung, Verkehren eines Gerätewagens):
Meldung an Übergangsbahnhof
- Wenn Zollbedienstete oder Zollgut betroffen sind:
Meldung an Zollamt
- Weitere Hilfskräfte der Bahn herbeirufen
- Auf Anordnung des EBL:
Gerätewagen anfordern
- Auf Anordnung des EBL:
Straßenkran anfordern

Anmeldung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Kelheim/Saal a. d. Donau

Erläuterung

1. Grundsätzliches

Jede geplante Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Hafenverwaltung Kelheim/Saal (HV K/S) vor Beginn der Benutzung anzumelden. Die Anmeldung muss grundsätzlich in schriftlicher Form erfolgen.

In begründeten Ausnahmefällen kann die Anmeldung auch telefonisch bei der Dispostelle der HV K/S (vgl. Anlage) erfolgen. Sie ist jedoch unverzüglich schriftlich nachzureichen.

Bei den regelmäßigen Liniendiensten der Railion Deutschland AG ist keine schriftliche Anmeldung erforderlich; es gelten die vereinbarten Regelungen zum Liniendienst. Sofern ein weiteres Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Liniendienst aufnehmen wollte, bedarf dies der Abstimmung mit Railion Deutschland AG.

2. Zeitpunkt der Anmeldung

Die Anmeldung der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Kelheim/Saal muss für den darauf folgenden Werktag bis spätestens 14.00 Uhr bei der Dispostelle der HV K/S vorliegen.

Für die Benutzung der Hafenbahnanlagen an Wochenenden sowie an den darauf folgenden Montagen muss die Anmeldung jeweils Freitag bis spätestens 11.00 Uhr vorliegen.

Für die Benutzung der Hafenbahnanlagen an Feiertagen sowie für den darauf folgenden Werktag muss die Anmeldung am Werktag davor bis spätestens 14.00 Uhr vorliegen.

3. Form der Anmeldung

Für die Anmeldung ist ausschließlich das vorgegebene Anmeldeformular zu verwenden. Das Anmeldeformular ist per Post oder Telefax der Dispostelle der HV K/S unter der Adresse:

**Hafen Kelheim/Saal
Hopfenbachweg 4
93309 Kelheim
Telefon: 09441/68 82-0
Telefax: 09441/68 82-10**

zu übermitteln.

Das Anmeldeformular wird dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Anforderung übersandt. Für die weitere Verwendung ist die Vervielfältigung des Formulars gestattet.

4. Inhalt der Anmeldung

Jede Anmeldung muss den Namen des Eisenbahnverkehrsunternehmers enthalten. Für Rückfragen ist weiterhin der Name und die Rufnummer eines für die Anmeldung verantwortlichen Mitarbeiters zu benennen.

Zu jeder geplanten Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sind die nachfolgenden Angaben erforderlich:

- Datum und Zeitraum der geplanten Benutzung
- Anzahl der Waggons, welche den Hafen erreichen oder verlassen
- Geplante Tätigkeiten auf den Anlagen der Hafenbahn

Die geplante Tätigkeiten sind anhand der vorgegebenen Textfelder aufzuschlüsseln.

Sofern Waggons mit gefährlichen Gütern im Sinne des GGVE im Hafen Kelheim/Saal bewegt werden sollen, welche eine gesonderte Behandlung erfordern sollten, sind hierzu ergänzende Angaben zur Art und Menge der Güter und eine Beschreibung der erforderlichen Maßnahme auf einem Beiblatt oder im Textfeld der Anmeldung zu machen.

Sofern Waggons mit Lademaßüberschreitung im Hafen Kelheim/Saal bewegt werden sollen, sind die Maßüberschreitungen und der geplante Fahrweg auf einem Beiblatt oder im Textfeld der Anmeldung zu beschreiben.

5. Firmen und Ladestellen

Für die Meldung der an den Ladestellen beigestellten oder abgeholtten Waggons ist die beigefügte Liste mit den im Hafen Kelheim/Saal vorhandenen Firmen und Ladestellen zu verwenden.

6. Sonstige Nutzungen der Eisenbahninfrastruktur

Für derartige Benutzungen der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Kelheim/Saal sind die dafür erforderlichen Angaben in die jeweiligen Textfeldern einzutragen.

Anlage 4

Anmeldung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im Hafen Kelheim/Saal Anmeldung der Ankunft und Abfahrt

Meldendes EVU:	
Ansprechpartner / Telefonnummer:	

Ankunft		Abfahrt	
Datum:		Datum:	
Uhrzeit:		Uhrzeit:	
Traktion Typ/Anzahl:		Traktion Typ/Anzahl:	
Anzahl der Waggons:		Anzahl der Waggons:	
Anzahl der Achsen:		Anzahl der Achsen	
Gesamtlänge des Zuges:		Gesamtlänge des Zuges:	
Gesamtgewicht der Ladung:		Gesamtgewicht der Ladung:	
Anzahl der Waggons leer:		Anzahl der Waggons leer:	
Anzahl der Waggons beladen:		Anzahl der Waggons beladen:	
Lademaßüberschreitung:	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	Lademaßüberschreitung	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt		wenn ja, genaue Beschreibung der Übermaße und des geplanten Fahrweges auf gesondertem Blatt	
Gefährliche Güter, welche eine gesonderte Behandlung erfordern	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>	Gefährliche Güter, welche eine gesonderte Behandlung erfordern	ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/>
wenn ja, genaue Beschreibung und Menge der Güter, erforderliche Maßnahmen gemäß GGVE auf gesondertem Blatt		wenn ja, genaue Beschreibung und Menge der Güter, erforderliche Maßnahmen gemäß GGVE auf gesondertem Blatt	

Beistellen von Waggons Angabe der Firma mit Ladestelle, Anzahl der Waggons	Firma		Ladestelle		Anzahl Waggons
	1.				
	2.				
	3.				
	4.				
	5.				
	6.				
	7.				
	8.				
	9.				
10.					
Abstellen von Waggons oder Fahrzeuge: Anzahl, Gesamtlänge, geplanter Zeitraum					
Abziehen von Waggons: Angabe der Firma mit Ladestelle, Anzahl der Waggons, geplante Standzeit der Waggons an der Ladestelle	Firma		Ladestelle		Anzahl Waggons
	1.				
	2.				
	3.				
	4.				
	5.				
	6.				
	7.				
	8.				
	9.				
10.					
Abziehen von abgestellten Waggons: Anzahl der Waggons, Angabe des Abstellgleises					
Binnenverkehr von Waggons mit Angabe der Ladestellen: Absender , Empfänger, Anzahl, Tonnage , geplanter Zeitraum der Be- oder Entladung	Fa. von	LS von	Fa. nach	LS nach	Anzahl
	1.				
	2.				
	3.				
4.					

Sonstige Nutzungen: genaue Beschreibung, geplanter Zeitraum	
Ort, Datum:	
Unterschrift:	

Entgeltregelung für die Benutzung der Hafenbahn-Infrastruktur am Hafen Kelheim-Saal

Stand: 01. 01. 2007

1. Die Benutzung der Hafenbahn-Infrastruktur ab der Anschlussweiche 101 der DB-Netz bedarf des Abschlusses eines Infrastruktur-Nutzungsvertrages. Dieser Vertrag trifft die notwendigen Regelungen bezüglich der Benutzung und des Betriebes auf den hafenbahneigenen Gleisanlagen. Diese Regelungen gelten für den Bereich des Hafens Kelheim/Saal.

2. Für die Benutzung der Hafenbahn-Infrastruktur wird ein Entgelt erhoben. Dieses beträgt:

a) bis 3-achsige Wagen	7,00 €/Wagen
für 4-achsige Wagen	12,00 €/Wagen
für 5- und mehrachsige Wagen	13,00 €/Wagen
b) bei Containertransporten wird das Entgelt nicht per Wagen sondern per Container berechnet und zwar für volle und leere Container.	
Es beträgt einheitlich pro Container	6,00 €
c) Sofern Wagen bereits entgeltpflichtig in die Hafenbahnanlagen einfahren und nach Entladung unmittelbar mit leeren Containern wieder beladen werden, beträgt das unter b) genannte Entgelt 50 % des dort genannten Betrages.	

3. Zum Entgelt nach Nummer 2 wird die jeweils geltende Umsatzsteuer zusätzlich hinzugerechnet.

4. Zur Berechnung des Entgeltes nach Nummer 2 sind dem Zweckverband jeweils bis 10. des folgenden Monats die erforderlichen Ladepapiere zur Verfügung zu stellen; aus diesen Unterlagen müssen sich u. a. sowohl die Anzahl der beförderten Wagen, das beförderte Gewicht in Tonnen/Wagen, die Achsen pro Wagen als auch die für eine Ermäßigung nach Nummer 2 c notwendigen Angaben ersehen lassen. Der Schuldner ist weiter verpflichtet, dem Zweckverband oder der von ihm beauftragten Stelle die für die Entgelterhebung notwendigen Auskünfte unter Vorlage beweiskräftiger Unterlagen zu erteilen.

Das Entgelt nach Nummern 2 und 3 wird am 21. Tag nach Rechnungsstellung fällig. Bei Zahlungsverzug werden Verzugszinsen in Höhe von 3 % über dem am Fälligkeitstag geltenden Diskontsatz der Europäischen Zentralbank berechnet.

5. Rechnungsstellung erfolgt durch den Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim. Schuldner ist der Inhaber des Infrastruktur-Nutzungsvertrages nach Nr. 1.

6. Wagen dürfen nur während der Be- bzw. Entladezeit auf den Hafeneisenbahn-Infrastruktur-Anlagen verweilen. Ein darüber hinaus gehender Aufenthalt ist nur mit Zustimmung des Zweckverbandes Häfen im Landkreis Kelheim gestattet; die Erhebung eines Zuschlages zum Entgelt nach Nummer 2 bleibt vorbehalten.

7. Erfüllungsort und Gerichtsstand für Streitigkeiten aller Art ist Kelheim.

Kelheim, 15. Dezember 2006
Zweckverband Häfen im Landkreis Kelheim

Dr. Faltermeier
Landrat
Verbandsvorsitzender