

Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der Rail Marketing Gas und Chemie Umschlag GmbH Mukran

Präambel

- (1) Die Rail Marketing Gas und Chemie Umschlag GmbH - nachfolgend RMM genannt – betreibt eine Güterumschlaganlage auf dem Gebiet des Fährbahnhofs Mukran im Sinne des § 2 Abs. 3c Allgemeines Eisenbahngesetz zu den nachfolgenden Nutzungsbedingungen (NBS).
- (2) Die NBS der RMM in der aktuell geltenden Fassung werden auf der Homepage der RMM www.rail-marketing-mukran.de veröffentlicht und im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Auf Anforderung der Nutzer werden die NBS als Druckstücke übersandt.

§ 1 Geltungsbereich und Zugangsvoraussetzungen

- (1) Diese NBS regeln und gewährleisten den diskriminierungsfreien Zugang und die Nutzung der Serviceeinrichtungen der RMM einschließlich der diskriminierungsfreien Erbringung angebotener Leistungen. Die NBS regeln, soweit nicht im Einzelnutzungsvertrag anders bestimmt, sämtliche vertraglichen Inhalte zwischen RMM und den Zugangsberechtigten. Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und von ihnen beauftragten Dritten, insbesondere EVU, haben im Verhältnis zu RMM keine gestaltende Wirkung auf die einzelnen Nutzungsverträge
- (2) Die Benutzung der Serviceeinrichtung ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig. Für die Benutzung gelten neben den

gesetzlichen Bestimmungen die betrieblichen Vorschriften der RMM (Dienstordnung / Bedienungsanweisung, Anlage 1), nach dem Nutzungsvertrag sowie nach den konkreten betrieblichen Weisungen; diese betrieblichen Vorschriften stellt die RMM dem Zugangsberechtigten zur Verfügung. Dies kann durch Hinweis auf die Veröffentlichung im Internet erfolgen.

- (3) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Serviceeinrichtung Rechnung trägt. Zur Gewährleistung der Sicherheit und des geordneten und sicheren Betriebsablaufs der Serviceeinrichtung informieren sich die Vertragsparteien gegenseitig, insbesondere über Zulaufstörungen und gefährliche Ereignisse, über Unregelmäßigkeit im Zulauf und der Nutzung der Serviceeinrichtung, über die Zusammensetzung der Züge sowie Art, Masse und Gefahrgutqualität der umzuschlagenden Fracht. Die Vertragsparteien benennen unter Verwendung des Formulars Anlage 2 ihre jeweiligen entscheidungsberechtigten Ansprechpartner.
- (4) Vor Vertragsschluss weisen den Schienenverkehr im Regelspurbereich abwickelnde Eisenbahnverkehrsunternehmen und Selbständige Schienenfahrzeughalter durch Vorlage geeigneter Dokumente nach, dass sie über eine Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG respektive einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder einer gleichwertigen Genehmigung nach dem Recht eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften sind.
- (5) Der Zugangsberechtigte sichert zu, dass die von ihm eingesetzten EVU und Selbständigen Fahrzeughalter die erforderlichen Haftpflichtversicherungen abgeschlossen haben. Bei Gefahrgütern ist eine gültige Umweltschadenshaftpflichtversicherung in ausreichender Höhe nachzuweisen.
- (6) Das vom beauftragten EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die fachliche und persönliche Eignung zur Teilnahme am Eisenbahnverkehr sowie die Anforderungen der Bedienordnung für die Serviceeinrichtung erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- (7) Die RMM vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung.
- (8) Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der Bedienordnung für die Serviceeinrichtung entsprechen oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen; dies ist vom Zugangsberechtigten auf Verlangen der RMM nachzuweisen.

-
- (9) In allen Schieneninfrastrukturanlagen und Serviceeinrichtungen der RMM gelten die Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA), die FV-NE (Züge fahren und rangieren) jeweils in der vom Eisenbahn-Bundesamt notifizierten Fassung, die Buvo-NE (Betriebsunfallvorschrift in der jeweils geltenden Fassung der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft) sowie die Bedienordnung, Anlage 1.

§ 2 Nutzung, Zugangsverfahren, Koordinierungsverfahren

- (1) Die Nutzung der Serviceeinrichtung der RMM und die Leistungserbringung erfolgen auf Grundlage dieser NBS sowie eines Nutzungsvertrages. Die Leistungen umfassen die Nutzung der Gleisanlagen der RMM in der Serviceeinrichtung innerhalb der Anschlussweichen sowie der Umschlaganlagen entsprechend deren Beschreibung. Alle Rangierleistungen im Breitspurteil des Hafens erfolgen derzeit nur durch die Hafenbahn, die Baltic Port Rail Mukran GmbH. Betreiber des Hafens ist die Fährhafen Sassnitz GmbH. Der Regelspurteil der Hafenbahn wird als Serviceeinrichtung von der DB Netz AG betrieben und grenzt wiederum an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG. Rangierleistungen im Regelspurteil der Serviceeinrichtung der RMM sind durch ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen. Rangierleistungen gehören nicht zum Leistungsangebot der RMM und sind vom Zugangsberechtigten selbst oder durch von ihm beauftragte Dritte zu erbringen.
- (2) Zugangsberechtigte wie Eisenbahnverkehrsunternehmen, selbständige Halter von Eisenbahnfahrzeugen, Speditionen, Frachtführer des Straßenverkehrs und Reedereien können jederzeit Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen der RMM und auf Erbringung der damit verbundenen Leistungen unter Verwendung des Bestellformulars Anlage 3 stellen. Die Bestellung umfasst die Angabe des Bestellers mit Adresse, Ansprechpartnern und Erreichbarkeit, die benötigte Serviceeinrichtung und spezifische Leistung, Zweck und Umfang der Nutzung (Wagenanzahl, Fahrzeuge, Achsenanzahl, Ladung, Ladungsgewicht und Angaben zur Kranbarkeit, Lademaßüberschreitung, Gefahrgut, Länge der Rangierfahrt, Empfänger, Angaben zur Nutzungsdauer mit Datum und Uhrzeiten, sowie das benötigte Personal für Schienenverkehr, Straßenverkehr und Umschlag. Fehlende Angaben sind unverzüglich nachzureichen. Die RMM wird den Zugangsberechtigten auf fehlende Angaben im Anmeldeformular hinweisen.
- (3) Die Nutzung der Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit zusammenhängenden Leistungen erfolgt auf der Grundlage eines von RMM

angebotenen Nutzungsvertrages, der den Umfang von Nutzung und Leistung sowie das Entgelt regelt, und der mit Angebotsannahme durch den Zugangsberechtigten erfolgt. Falls erforderlich, wird das Angebot erst nach Durchführung des Koordinierungsverfahrens abgegeben. Der Zugang zur Serviceeinrichtung umfasst die Gestattung der Nutzung und die Erbringung der damit verbundenen Leistungen. Der Zugangsanspruch entsteht mit Vertragsschluss. Rechte und Pflichten aus dem Vertrag dürfen nur mit schriftlicher Zustimmung der RMM auf Dritte übertragen werden. Wird Anträgen nicht stattgegeben, ergeht eine Mitteilung mit Nennung der Ablehnungsgründe.

- (4) Dem Antrag des Zugangsberechtigten wird, soweit möglich, stattgegeben. Liegen Anträge über zeitgleiche miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, so wird das Koordinierungsverfahren durchgeführt.
- (5) Für das Koordinierungsverfahren bei kollidierenden Nutzungsanträgen gilt: Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, nimmt RMM entsprechend § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung im ersten Schritt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf. Gleiche Information für alle Beteiligten ist zu gewährleisten. RMM wird zunächst einem betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Wird der Konflikt so nicht beseitigt, werden mehrseitige Verhandlungen mit den betroffenen Zugangsberechtigten geführt. Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird im zweiten Schritt das Verfahren nach § 10 Abs. 6 EIBV eingeleitet. Kann unter Anwendung der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung erreicht werden, so entscheidet RMM im dritten Schritt nach Maßgabe der nachstehenden Kriterien.
- (6) RMM gewährt dem Antrag Vorrang, bei dem das höchste Regelentgelt entsprechend § 9 Abs. 5 EIBV erzielt werden kann. Sollte eine Entscheidung auch dann nicht möglich sein, so werden die Konkurrenten aufgefordert, innerhalb von drei Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt der Entgeltliste liegt, wobei der Zugangsberechtigte mit dem höchsten Entgelt den Zuschlag erhält. Bei gleichen Geboten hat die zeitlich frühere Nutzungsanfrage Vorrang.

§ 3 Nutzungsentgelte, Sicherheitsleistung, Vertragsstrafe

- (1) Bemessungsgrundlage der Entgelte für die Benutzung der Serviceeinrichtungen und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze der RMM entsprechend der Entgelttabelle in der jeweils geltenden Fassung. Die aktuelle Fassung ist als Anlage 4 diesen NBS beigefügt. Die jeweils geltende Fassung ist auf der Homepage von RMM

veröffentlicht. Nach den Entgeltgrundsätzen der RMM etwa eingeräumte Entgeltnachlässe und Aufschläge sind auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden oder wegfallen.

- (2) Alle Preise sind Nettopreise. Zusätzlich ist die Umsatzsteuer in der jeweiligen gesetzlichen Höhe zu entrichten.
- (3) Entgeltzahlungen sind binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung fällig und auf das von RMM angegebene Konto zahlbar.
- (4) Die Aufrechnung oder die Zurückbehaltung kann nur gegen unbestrittene oder rechtskräftig festgestellte Forderungen erfolgen.
- (5) Die RMM macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 AEG. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag oder in Höhe einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung, bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt, wenn ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde, er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist. Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt, daß Sicherheit in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten ist. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Werden für einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten. Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert. Die RMM macht das Verlangen nach einer Sicherheitsleistung schriftlich geltend.

Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes: Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf

Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens erbracht sein. Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein. Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

Kann das EIU die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist. Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

- (6) Wird die mit dem Zugangsberechtigten vertraglich vereinbarte Nutzung der Serviceeinrichtung und/oder sonstigen Leistungen vom ihm storniert, so beträgt das Stornierungsentgelt bei Stornierungen von weniger als 24 Stunden vor Nutzungsbeginn 100 Prozent des vereinbarten Entgeltes, bei Stornierungen von weniger als 72 Stunden vor Nutzungsbeginn 50 Prozent des vereinbarten Entgeltes und bei Stornierungen von weniger als 14 Tagen vor Nutzungsbeginn 20 Prozent des vereinbarten Entgeltes. Bei witterungsbedingt verzögerter Leistungsabnahme verbleibt es bei dem vereinbarten Entgelt. Die Anwendung des Koordinierungsverfahrens bleibt vorbehalten.
- (7) Die RMM macht für den Fall der Abweichung der tatsächlichen gegenüber den vom Zugangsberechtigten angemeldeten Ankunfts- und Abfahrtsterminen und -Zeiten auf dem anschließenden Regelspurnetz der DB Netz AG oder auf der Straße sowie für Verzögerungen in der Nutzung der Serviceeinrichtung durch technische und sonstige Defekte der vom Zugangsberechtigten eingesetzten Transportmittel sowie Havarien Vertragsstrafen zum Zweck der Anreizerhöhung zur Vermeidung solcher Störungen im Betriebsablauf geltend, sofern der Zugangsberechtigte dies zu vertreten hat. Der Zugangsberechtigte hat, sofern die Verspätung im Zulauf und Ablauf mehr als zwei Stunden beträgt, sowie für Verzögerung des Umschlags selbst eine Vertragsstrafe in Höhe von 2 % der gegenüber RMM geschuldeten Entgelte für den vereinbarten Umschlag, maximal jedoch 20 % des Gesamtentgeltes für den betroffenen Umschlag als verwirkt, soweit der Zugangsberechtigte dies verschuldet. Bei einem Mitverschulden Dritter neben dem Zugangsberechtigten halbiert sich die Vertragsstrafe.

§ 4 Haftung und Umweltschäden

- (1) RMM und der Zugangsberechtigte haften nach den gesetzlichen Bestimmungen,

soweit nichts Abweichendes vereinbart ist. Jede Partei haftet für ihre Mitarbeiter und Nachunternehmer sowie deren Mitarbeiter.

- (2) Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei RMM, dem Zugangsberechtigten oder bei Dritten verursacht hat, haften RMM und die die Serviceeinrichtung gleichzeitig nutzenden Zugangsberechtigten zu gleichen Teilen. Der Nachweis, zur Entstehung des Schadens nicht beigetragen zu haben, bleibt mit der Folge des Freiwerdens von der Haftung unberührt. Der Schaden wird dann zu gleichen Teilen auf die verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- (3) Haftungs begründende Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse und höherer Gewalt unterfallen dem allgemeinen Betriebsrisiko und gehen jeweils zu Lasten der betroffenen Vertragspartei, sofern nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt. Der Zugangsberechtigte muss umweltgefährdende Einwirkungen unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen und mit geeigneten Mitteln erfolgen. Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Nutzung der Serviceeinrichtung durch den Zugangsberechtigten oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den von ihm verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat der Zugangsberechtigte unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der RMM zu verständigen. Die Pflicht des Zugangsberechtigten zur sofortigen Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen bleibt unberührt. Erfordert die Gefahrensituation eine Räumung der Serviceeinrichtung, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten. Durch den Zugangsberechtigten verursachte Bodenkontaminationen lässt RMM auf Kosten des Zugangsberechtigten im gesetzlich erforderlichen respektive behördlich angeordneten Umfang beseitigen. Ist RMM als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten verursacht sind, trägt der Zugangsberechtigte im Innenverhältnis die Kosten und wird RMM im Außenverhältnis gegenüber Dritten freistellen.

§ 5 Infrastruktur und Betriebsabläufe

- (1.1) Die Umfüllanlage für Flüssiggüter (auch Güter nach der *Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter – RID – der OTIF*

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr) befindet sich im Bereich der Feuergut- und Zollrampe (FZR) des Bahnhofes Mukran. Es können Flüssiggüter aus Breitspurkesselwagen (BS-Kesselwagen) in Normalspurkesselwagen (NS-Kesselwagen) oder aus NS-Kesselwagen in BS-Kesselwagen sowie aus BS-Kesselwagen in Straßenfahrzeuge umgepumpt werden. Es sind hier auch Umladungen aus/in anderen Waggons z.B. mit Gabelstaplern möglich, z.B. Palettenware. Die FZR befindet sich südlich der Freikrananlage im Mittelbereich des Bahnhofes. Zu dieser Anlage gehören das Normalspurgleis 471 und das Breitspurgleis 570. Zwischen beiden Gleisen befindet sich eine Rampe, auf der die Umfülltechnik stationiert ist. Weitere Umfülltechnik ist stationär an den Seiten der Halle installiert. Die Anlage der FZR hat eine Gesamtlänge von 170 m und ist in zwei überdachte Bereiche von je 72 m aufgeteilt. Zwischen den überdachten Bereichen befindet sich ein Bereich von 26 m, der eine Trennung in einen östlichen und westlichen Bereich zum Schutz unterschiedlicher Güter vornimmt. Die beiden überdachten Bereiche sind sowohl auf Normalspur (Gleis 471) als auf Breitspur (Gleis 570) untertastet, um im Notfall Wasserschadstoffe aufzunehmen. Der gesamte Bereich der FZR ist eingezäunt und an den Zugängen mit verschließbaren Toren versehen. Die Tore, die die Gleise abgrenzen, sind mit einem Signal Sh 2 gekennzeichnet. Der Zaun verläuft nördlich zwischen dem vorhandenen befestigten Weg und der Kranbahn der Freikrananlage III. Im südlichen Bereich ist der Zaun bis an den Böschungsrand zum Gleis 850 gesetzt. Das Gleis 570 hat ein Tor, und die Straße westlich der FZR hat ein Tor. Im Osten ist der FZR-Bereich mit einem breiten Tor versehen, durch das der Anschluss zur vorhandenen Straße gewährleistet ist. Der vorhandene Weg nördlich der FZR ist mit einem kleinen Tor versehen und verschlossen. Das Gleis 471 hat ein Tor. Das Funktionsgebäude östlich der FZR ist Bestandteil der FZR und befindet sich im eingezäunten Bereich. Das Gleis 570 und das Gleis 471 sind Ladegleise der FZR, Zuführungsgleise sind die Gleise 501 und 253. Das Gleis 253 befindet im Eigentum der DB Netz AG, das Gleis 501 im Eigentum der Fährhafen Sassnitz GmbH. Der Spurplan ist Anlage 5 zu dieser NBS.

- (1.2) Im Hallenschiff 1 der Umladehalle 1 befindet sich eine Umschlagsanlage für die Umladung von Krangütern bis zu 12,5 t Einzelstückgewicht, mit Flurförder-(Stapler-)technik zu bewegenden Ladeeinheiten oder für das Umfüllen bestimmte Gefahrgüter. Das Hallenschiff 1 befindet sich im mittleren Bereich des Bahnhofs. Es wird über die Normalspurgleise 480 und 481 aus der Infrastruktur der DB Netz AG sowie über das Breitspurgleis 580 aus der Infrastruktur der Fährhafen Sassnitz GmbH erreicht. Die Rampen zwischen den Gleisen 480 und 580 bzw. zwischen den Gleisen 580 und 481 haben eine Nutzlänge von jeweils 200 m. In der Halle sind vier

-
- stationäre Brückenkrane vorhanden. Jedes Gleis ist mit jeweils einem Rolltor verschlossen. Das Hallenschiff 1 ist mit Lkw erreichbar.
- (1.3) Im Hallenschiff 2 der Umladehalle 1 befindet sich eine Umschlagsanlage für die Umladung von mit Flurförder-(Stapler-)technik zu bewegenden Ladeeinheiten. Das Hallenschiff 2 befindet sich im mittleren Bereich des Bahnhofs. Es wird über die Normalspurgleise 482 und 483 aus der Infrastruktur der DB Netz AG sowie über das Breitspurgleis 582 aus der Infrastruktur der Fährhafen Sassnitz GmbH erreicht. Die Rampen zwischen den Gleisen 482 und 582 bzw. zwischen den Gleisen 582 und 483 haben eine Nutzlänge von jeweils 200 m. Jedes Gleis ist mit jeweils einem Rolltor verschlossen. Das Hallenschiff 2 ist mit Lkw erreichbar.
- (1.4) In der Freikrananlage IV befindet sich eine Umschlagsanlage für die Umladung von Containern mit zwei stationären Brückenkranen. Die Krane sind nicht einsatzfähig. Die Freikrananlage IV befindet sich im mittleren Bereich des Bahnhofs. Sie wird über die Normalspurgleise 491, 492 und 493 aus der Infrastruktur der DB Netz AG sowie das Breitspurgleis 594 aus der Infrastruktur der Fährhafen Sassnitz GmbH erreicht. Die Rampen zwischen den Gleisen sind nicht für Lkw erreichbar und nur beschränkt nutzbar. Die Freikrananlage IV ist mit Lkw nicht erreichbar.
- (2) RMM ist berechtigt, die Serviceeinrichtung sowie die technischen und betrieblichen Standards für deren Benutzung unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu ändern. Über geplante Änderungen informiert RMM unverzüglich und fortlaufend. Die RMM ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Sie führt diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden. Über geplante Arbeiten an der Serviceeinrichtung informiert RMM den Zugangsberechtigten unverzüglich im Umfang anstehender Nutzungen.
- (3) RMM und der Zugangsberechtigte informieren sich unverzüglich gegenseitig über besondere Vorkommnisse, Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen und sonstige Störungen im Betriebsablauf sowie über daraus folgende betriebliche Auswirkungen und alternative Nutzungsmöglichkeiten. Die Beteiligten werden die jeweils in ihrer Sphäre auftretenden Störungen unverzüglich beseitigen, sofern nicht technisch oder wirtschaftlich unzumutbar. Dabei soll die Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden, insbesondere durch havarierte Fahrzeuge. RMM ist berechtigt, die erforderlichen Maßnahmen zur Freimachung der Serviceeinrichtung auf Kosten des Zugangsberechtigten zu ergreifen.

-
- (4) Zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes kann sich RMM innerhalb der Serviceeinrichtung jederzeit davon überzeugen, dass der Zugangsberechtigte und seine Nachunternehmer ihren vertraglichen Pflichten nachkommen, insbesondere Fahrzeuge betreten und dem Personal Weisungen erteilen. Den Weisungen ist Folge zu leisten. Personale der RMM dürfen, um sich vom ordnungs- gemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können sowie zu Lotsendiensten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Zugangsberechtigten, in den Führerständen unentgeltlich mitfahren.
- (5) Das Notfallmanagement richtet sich nach den Bestimmungen der BOA, insbesondere nach §§ 62, 63 und 64 BOA und Bedienordnung. Der Unfallmeldeplan für die Nutzung der Serviceeinrichtung ist als Anlage 6 Bestandteil dieser NBS.
- (6) Die Serviceeinrichtung der RMM ist von Montag bis Freitag regelmäßig in der Zeit von 06.00 bis 18.00 Uhr außer an gesetzlichen Feiertagen geöffnet. Bei einer durch den Nutzungsberechtigten angemeldeten Nutzung außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten kann die Nutzung nach Maßgabe betrieblicher Möglichkeit von RMM gegen ein um 30 % erhöhtes Entgelt gegenüber den in der Entgeltliste genannten Beträgen eingeräumt werden.

§ 6 Schlußbestimmungen

- (1) Sollte eine Bestimmung dieser NBS unwirksam sein oder werden, so tritt an die Stelle der unwirksamen Bestimmung, was die Parteien vereinbart hätten, wäre ihnen die Unwirksamkeit bekannt gewesen. Gleiches gilt für eine Regelungslücke.
- (2) Gerichtsstand ist Stralsund. Es gilt ausschließlich deutsches Recht.
- (3) Vom Zugangsberechtigten verwendete und von diesen NBS abweichende Nutzungsbedingungen gelten nicht. Diese NBS sind für RMM unabdingbare Geschäftsgrundlage.

Anlagen

1. Dienstordnung / Bedienungsanweisung
2. Verzeichnis der Ansprechpartner
3. Anmeldeformular für die Nutzung der Serviceeinrichtungen
4. Entgelttabelle

-
5. Spurplan
 6. Unfallmeldeplan

Berichtigungen		
Nr. der Berichtigung	Inhalt	gültig ab berichtigt am durch
1	Bedienung Hallenschiff 2 Anlage 3 Betriebliche Regelungen DB Netz	01.03.2012 Pfefferkorn

Ansprechpartner für die Anschlussbahn:

Eigentümer DB-Services Immobilien GmbH 030 / 297 57 233
NL Berlin Fax: 030 / 297 57 225

Pächter/Betreiber Rail Marketing Gas- und 038392 / 677 184 (Tel. und Fax)
Chemie Umschlag GmbH

Anschlussbahnleiter Herr Pfefferkorn 0171 140 2258
Geschäftsführer Herr Köhler 0174 / 153 30 19
Koordinator Herr Beythien 0174 / 181 08 03
Sicherheitsbeauftragter Herr Gerald Köhler 0174 / 153 30 19

Alarm- und Gefahrenabwehrplan: Anlage 1

Lageplan: Anlage 2

Betriebliche Bestimmungen / Notfallmanagement Anschluss Rail Marketing in Mukran (Anlage 2
zum IAV 1-WM-9954-653022 V183): Anlage 3

Verteiler:

Mitarbeiter RMM DB Netz
AG Fährhafen Sassnitz
EVU

Feuergut und Zollrampe (FZR) – Gleise 471 und 570

1. Anlagenbeschreibung
 - 1.1 Lage
 - 1.2 Gleisanlagen und ihre Benutzung /Neigungsverhältnisse
 - 1.3 Bahnübergänge
 - 1.4 Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen
 - 1.5 Betriebsführung
2. Betriebliche Anlagen
 - 2.1 Art der Bedienungsfahrten/Besetzung durch Rangierpersonal
 - 2.2 Bilden der Bedienungsfahrten Normalspur/Breitspur
 - 2.3 Zuständigkeit für das Bedienen von Weichen, Gleissperren und Sicherheitsanlagen
3. Bedienungsvorgänge
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Hinfahrt
 - 3.3 Verhalten innerhalb der FZR
 - 3.4 Rückfahrt

4. Meldewege bei Unregelmäßigkeiten

1.1 Lage

Die Umfüllanlage für Flüssiggüter (auch Güter nach RID) befindet sich in der FZR des Bahnhofes Mukran. Es können Flüssiggüter aus Breitspurkesselwagen (BS-Kesselwagen) in Normalspurkesselwagen (NS-Kesselwagen) sowie aus BS-Kesselwagen in Straßenfahrzeuge umgepumpt werden. Es sind hier auch Umladungen aus/in anderen Waggons z.B. mit Gabelstaplern möglich, z.B. Palettenware.

Die FZR befindet sich südlich der Freikrananlage im Mittelbereich des Bahnhofes. Zu dieser Anlage gehören das Normalspurgleis 471 und das Breitspurgleis 570. Zwischen beiden Gleisen befindet sich eine Rampe, auf der die Umfülltechnik stationiert ist. Weitere Umfülltechnik ist stationär an den Seiten der Halle installiert.

Die Anlage der FZR hat eine Gesamtlänge von 170 m und ist in zwei überdachte Bereiche von je 72 m aufgeteilt. Zwischen den überdachten Bereichen befindet sich ein Bereich von 26 m, der eine Trennung in einen östlichen und westlichen Bereich zum Schutz unterschiedlicher Güter vornimmt.

Die beiden überdachten Bereiche sind sowohl auf Normalspur (Gleis 471) als auf Breitspur (Gleis 570) untertastet, um im Notfall Wasserschadstoffe aufzunehmen.

Der gesamte Bereich der FZR ist eingezäunt und an den Zugängen mit verschließbaren Toren versehen. Die Tore, die die Gleise abgrenzen, sind mit einem Signal SH 2 gekennzeichnet.

Der Zaun verläuft nördlich zwischen dem vorhandenen befestigten Weg und der Kranbahn der Freikrananlage III. Im südlichen Bereich ist der Zaun bis an den Böschungsrand zum Gleis 850 gesetzt.

Das Gleis 570 hat ein Tor, und die Straße westlich der FZR hat ein Tor.

Im östlichen Bereich ist der FZR-Bereich mit einem breiten Tor versehen, durch das der Anschluss zur vorhandenen Straße gewährleistet ist.

Der vorhandene Weg nördlich der FZR ist mit einem kleinen Tor versehen und verschlossen.

Das Gleis 471 hat ein Tor.

Für das ordnungsgemäße Verschließen aller Tore ist der Betreiber verantwortlich.

Das Funktionsgebäude westlich der FZR ist Bestandteil der FZR und befindet sich im eingezäunten Bereich.

1.2 Gleisanlagen und ihre Benutzung /Neigungsverhältnisse

Das Gleis 570 und das Gleis 471 sind Ladegleise der FZR, Zuführungsgleise sind die Gleise 501 und 253. Das Gleis 253 befindet im Eigentum der DB Netz AG, das Gleis 501 im Eigentum der Fährhafen Sassnitz GmbH

Die zulässige Achsfahrmass für diese genannten Gleise beträgt 22,5 t. Die maßgebende Neigung der genannten Gleise beträgt 0,5 ‰.

Gleis 471 (Normalspur) 280 m Länge davon 223 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: letzter Schienenstoß am Ende der Weiche 493 (linker Strang)

Gleis 570 (Breitspur) 250 m Länge davon 215 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: Ende Weiche 544 (linker Strang)

Die Grenzen der Anschlussbahn sind besonders gekennzeichnet (Schilder).

Die für die Betreibung der Anlage erforderlichen Maßnahmen enthält die interne Betriebsanweisung der Firma Rail Marketing, nach der der örtliche Verantwortliche handelt.

1.3 Bahnübergänge

Außerhalb der FZR ist auf östlicher Seite ein Bahnübergang vorhanden, der am Gleis 471 mit Andreaskreuz gesichert ist. Zwei Bahnübergänge des Gleises 570 befinden sich innerhalb der Einzäunung der Firma Rail Marketing.

Die drei schienengleichen, technisch nicht gesicherten Wegübergänge dienen dem innerbetrieblichen Verkehr sowie der Havariebekämpfung.

An den Zugängen des Betriebsgeländes sind Andreaskreuze mit dem Zusatzschild nach Eisenbahn Bau- und Betriebsanordnung (EBO) Par. 11 Abs. 5 aufgestellt.

1.4 Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen

Die FZR ist auf den jeweiligen Gleisen mit einer Gleissperre gesichert.

Diese Gleissperren (ortsbedient) befinden sich im

Gleis 471 ca. 30 m vor der FZR

Gleis 570 innerhalb des Betriebsgeländes zwischen den beiden Wegübergängen

und sind in der Grundstellung aufgelegt und verschlossen.

Durch diese Arbeitsschutzgleissperren erfolgt eine Sicherung gegen Auffahren durch andere Eisenbahnfahrzeuge sowie zum Schutz der dort umzufüllenden Kesselwagen bzw. der umzuladenden Waggons.

Die Schlüssel für die Arbeitsschutzgleissperren werden durch den vor Ort befindlichen Verantwortlichen der Firma Rail Marketing aufbewahrt.

1.5 Betriebsführung

Die Betriebsführung bzw. Bedienung der FZR darf nur durch ein zugelassenes EVU erfolgen.

2 Betriebliche Anlagen

2.1 Art der Bedienungsfahrten

Die Zufahrt der NS- bzw. BS-Wagen zur FZR erfolgt grundsätzlich als Rangierfahrt. Die Rangierabteilungen bzw. -fahrten werden grundsätzlich durch einen örtlich ausgewiesenen Rangierbegleiter besetzt.

2.2 Bilden der Bedienungsfahrten Normalspur/Breitspur

Die Wagen für Güter in der FZR sind nach Bedarf und Abforderung durch den örtlichen Verantwortlichen und zum festgelegten Bedienzeitpunkt auf den Gleisen 570 bzw. 471 bereitzustellen bzw. wieder abzuholen.

Die Rangierabteilungen für die Gleise 570 bzw. 471 dürfen aus höchstens acht Wagen (je vier Wagen pro untertasstem Bereich) bestehen.

2.3 Zuständigkeit für das Bedienen von Weichen, Gleissperren und Sicherheitsanlagen

Die Weichenfahrstraßen werden durch den Weichenwärter R3 mittels Rangierfahrstraße eingestellt. Die Bedienung der Gleissperren sowie das Verschließen der Rangierfahrstraßen mittels Schlüsselsperre erfolgt durch den örtlichen Verantwortlichen der Firma Rail Marketing.

3 Bedienungsvorgänge

3.1 Allgemeines

Im Bereich der FZR besteht generell Abstoßverbot. Die Rangierabteilungen sind mit Schrittgeschwindigkeit innerhalb der Anschlussbahn zu bewegen.

3.2 Hinfahrt

Das zuständige EVU erhält den Auftrag zur Bedienung der FZR (NS oder BS). Die Zuführung der Wagen in die FZR erfolgt generell als geschobene Rangierabteilung.

Die Bestätigung des gefahrlosen Befahrens der FZR erteilt der örtliche Verantwortliche an den Rangierbegleiter durch das Betätigen der Schlüsseltaste für das betreffende Gleis, mit dem die eingestellte Rangierstraße einläuft und die Rangierabteilung durch Signal Ra 12 freie Fahrt erhält.

Vor dem schienengleichen, technisch nicht gesicherten Wegübergang über die Gleise 471 und 570 braucht der Rangierbegleiter nicht anzuhalten, wenn er von seinem Standort aus (Spitze der geschobenen Rangierabteilung) den Übergang jederzeit ununterbrochen bis zum Befahren einsehen kann.

Auf die Gleissperrsignale sowie die Stellung der Gleissperren selber ist jederzeit (auch bei erlaubter Rangierfahrt) zu achten.

3.3 Verhalten innerhalb der FZR

Der Rangierbegleiter hat mit der Rangierabteilung vorsichtig in die FZR einzufahren (Schrittgeschwindigkeit) und durch Augenschein das Befahren der Anlage zu beobachten.

Die Wagen sind ordnungsgemäß an den vorgegebenen Stellplätzen auf den Gleisen 570 bzw. 471 abzustellen und zu sichern.

Rangierarbeiten im Bereich der FZR dürfen nur durchgeführt werden, wenn keine Umschlagsarbeiten stattfinden. Die beladenen bzw. leeren Wagen sind körperlich zu übergeben bzw. zu übernehmen.

3.4 Rückfahrt

Nach Beendigung der Rangierarbeiten hat der Rangierbegleiter die Zustimmung zum Verlassen der Gleise bei dem betreffenden Weichenwärter einzuholen und die FZR zu verlassen.

Die Gleissperren sind durch den örtlich Verantwortlichen wieder aufzulegen und zu verschließen.

4 Melden bei Unregelmäßigkeiten

Für die FZR besteht ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan nach dem der örtliche Verantwortliche handelt. (Anlage 1)

Umladebereich Hallenschiff 1 Gleise 480, 481 und 580

1. Grundsätze/ Anlagen des Hallenschiffs 1
2. Bedienung der Umladebereiche
3. Verständigung

4. Sonstige Bestimmungen
5. Melden bei Unregelmäßigkeiten

1. Grundsätze/Anlagen des Hallenschiffs 1

Die Bedienungsanweisung regelt die Zuführung bzw. Abholung von beladenen bzw. leeren Normal- und Breitspurwagen in die bzw. aus dem Gleisen 480, 481 und 580. Die Bedienung der Umladebereiche erfolgt nur durch zugelassene EVU und als geschobene Rangierabteilung. Die Bedienungsfahrten dürfen nur von einem eingewiesenen Rangierbegleiter mit Spitzenbesetzung sowie in Schrittgeschwindigkeit ausgeführt werden.

Anlagen Hallenschiff 1

NS-Gleise 480 und 481, Weiche 468, BS-Gleis 580

Die zulässige Achsfahrmasse für diese genannten Gleise beträgt 22,5 t. Die maßgebende Neigung der Gleise beträgt 0,5 ‰.

Gleis 480 (Normalspur) 350 m Länge davon 287 m Nutzlänge

Gleis 481 (Normalspur) 350 m Länge davon 290 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: Weichenanfang Weiche 468

Gleis 580 (Breitspur) 410 m Länge davon 275 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: Ende Weiche 524 (rechter Strang)

Die Grenzen der Anschlussbahn sind besonders gekennzeichnet (Schilder).

Alle Gleise sind mit einer Arbeitsschutzgleissperre versehen. Die Zustimmungsabgaben befinden sich zwischen den Gleisen 480 / 481 sowie an dem Gleis 580. Sie sind gekennzeichnet mit der jeweiligen Gleisnummer und abhängig vom jeweils einzustellenden Fahrweg mit den dazugehörigen Signalen Ra 12.

Die Bestätigung des gefahrlosen Befahrens des jeweiligen Gleises erteilt der örtliche Verantwortliche an den Rangierbegleiter durch das Betätigen der Schlüsseltaste für das betreffende Gleis mit dem die eingestellte Rangierstraße einläuft und die Rangierabteilung durch Signal Ra 12 freie Fahrt erhält.

Im Bereich der Normalspur gehören zu den Gleisen 480 481 die Signale Ra 12 250 460 I für die Zuführung und die Signale Ra 12 480 481 für die Abholung.

Im Bereich Breitspur gehören zu den Gleisen 580 die Signale Ra 12 502 II für die Zuführung und die Signale Ra 12 580 für die Abholung.

2 Bedienung der Umladebereiche

Der Rangierbegleiter erhält die Zustimmung zum Befahren der Umladebereiche nach der Abforderung von den Stellwerken B1 bzw. R3 über den örtlichen Verantwortlichen. Der örtliche Verantwortliche darf die Zustimmung erst dann erteilen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Alle Umlademechanismen müssen außerhalb des Gleisbereiches (2,50 m von der Gleismitte bzw. außerhalb der Gelbmarkierung) abgestellt sein.
- Be- und Entladearbeiten müssen beendet sein, bei nicht abgeschlossener Ladetätigkeit muss das Ladegut gesichert sein.
- Überladebrücken müssen entfernt, Türen verschlossen und beladene G-Wagen verplombt sein.
- Das jeweilige Hallentor muss von dem örtlich Verantwortlichen geöffnet sein.
- Die zur Sicherung der Wagen ausgelegten Hemmschuhe oder Radvorleger müssen entfernt sein.

- Die AS-Gleissperren müssen von dem örtlich Verantwortlichen vor jeder Bedienung aufgeschlossen und abgelegt sein.
- Nach jeder Bedienung sind die AS-Gleissperren von dem örtlich Verantwortlichen wieder aufzulegen und zu verschließen. Der Schlüssel verbleibt bei dem örtlich Verantwortlichen.

3 Verständigung

Sollen Wagen aus den Umladebereichen abgezogen werden bzw. in diese zugeführt werden, so ist folgende Meldung einzuhalten:

- Der örtlich Verantwortlichen meldet dem EVU, dass betriebsdienstliche Arbeiten im entsprechenden Umladebereich durchgeführt werden können.
- Dann informiert er das EVU über die durchzuführende Bedienung unter Angabe der Gleisnummern, Wagengattung und –zahl sowie ggf. Wagenummer .
- Das EVU (Rangierbegleiter) beantragt dann beim Fahrdienstleiter B1 oder Weichenwärter R3 die Rangierfahrt in das entsprechende Gleis.
- Durch den Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter wird nach Einspeicherung der Rangierfahrstraße in das Umladegleis von dem örtlich Verantwortlichen die sicherungstechnische Zustimmung zum Befahren des Gleises abgefordert. Hierbei sind die Bestimmungen zu Punkt 2 zu beachten.
- Der Rangierbegleiter führt nach Aufnahme der im Punkt 1 genannten, für ihn zu betreffenden Signale Ra 12 in dem durch ihn zu bearbeitenden Umladebereich alle geforderten Arbeiten unter Beachtung der Bestimmungen der Richtlinie 408 durch.
- Die Beendigung der Rangierarbeiten im jeweiligen Umladebereich meldet das EVU (Rangierbegleiter) dem örtlich Verantwortlichen.
- Im Umladebereich abgestellte Wagen sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen beidseitig mit Hemmschuhen, Radvorlegern oder Hand- bzw. Feststellbremse zu sichern. Für die Sicherung ist das bedienende EVU zuständig.

4 Sonstige Bestimmungen

Die Fahrt von Rangierabteilungen in die Umladebereiche hat ab Standort der AS-Gleissperren mit Schrittgeschwindigkeit zu erfolgen.

Bei der Fahrt von Rangierabteilungen in die Umladebereiche ohne Verwendung von Rangierfunk muss zwischen Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer stets Sichtverbindung bestehen. Wird diese unterbrochen, ist die Rangierabteilung sofort zum Halten zu bringen.

Bei Verwendung des Rangierfunks ist entgegen den Bestimmungen der Richtlinie 408 der Triebfahrzeugführer nach einem Fahrweg von jeweils 20 bis 30 m mit dem Auftrag „weiter“ zur Weiterfahrt aufzufordern. Bleibt der Auftrag aus, ist die Rangierabteilung sofort zum Halten zu bringen.

In allen Gleisen der Umladebereiche ist das Bewegen von Wagen ohne Triebfahrzeug generell verboten.

Vor dem schienengleichen, technisch nicht gesicherten Wegübergang über die Gleise 480, 481 bzw. 580 braucht der Rangierbegleiter nicht anzuhalten, wenn er von seinem Standort aus (Spitze der geschobenen Rangierabteilung) den Übergang jederzeit ununterbrochen bis zum Befahren einsehen kann.

Auf die Gleissperrsignale sowie die Stellung der Gleissperren selber ist jederzeit (auch bei erlaubter

Rangierfahrt) zu achten.

Nach der Beendigung der Bedienung ist die AS-Gleissperre wieder zu verschließen.

5 Melden bei Unregelmäßigkeiten

Für das Hallenschiff besteht ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan nach dem der örtlich Verantwortliche handelt. (Anlage 1)

Umladebereich Hallenschiff 2 Gleise 482, 483 und 582

6. Grundsätze/ Anlagen des Hallenschiffs 1
7. Bedienung der Umladebereiche
8. Verständigung
9. Sonstige Bestimmungen
10. Melden bei Unregelmäßigkeiten

1. Grundsätze/Anlagen des Hallenschiffs 2

Die Bedienungsanweisung regelt die Zuführung bzw. Abholung von beladenen bzw. leeren Normal- und Breitspurwagen in die bzw. aus dem Gleisen 482, 483 und 582. Die Bedienung der Umladebereiche erfolgt nur durch zugelassene EVU und als geschobene Rangierabteilung. Die Bedienungsfahrten dürfen nur von einem eingewiesenen Rangierbegleiter mit Spitzenbesetzung sowie in Schrittgeschwindigkeit ausgeführt werden.

Anlagen Hallenschiff 2

NS-Gleise 482 und 483, Weiche 465, BS-Gleis 58 2

Die zulässige Achsfahrmasse für diese genannten Gleise beträgt 22,5 t. Die maßgebende Neigung der Gleise beträgt 0,5 ‰.

Gleis 482 (Normalspur) 391 m Länge davon 283 m Nutzlänge

Gleis 483 (Normalspur) 387 m Länge davon 283 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: Weichenende Weiche 464 (linker Strang) und das Grenzzeichen der Weiche 466 (linker Strang).

Gleis 582 (Breitspur) 381 m Länge davon 277 m Nutzlänge

Grenze der Anschlussbahn: Ende Weiche 525 (rechter Strang)

Die Grenzen der Anschlussbahn sind besonders gekennzeichnet (Schilder).

Alle Gleise sind mit einer Arbeitsschutzgleissperre versehen. Die Zustimmungsabgaben befinden sich zwischen den Gleisen 482 / 483 sowie an dem Gleis 582. Sie sind gekennzeichnet mit der jeweiligen Gleisnummer und abhängig vom jeweils einzustellenden Fahrweg mit den dazugehörigen Signalen Ra 12.

Die Bestätigung des gefahrlosen Befahrens des jeweiligen Gleises erteilt der örtliche Verantwortliche an den Rangierbegleiter durch das Betätigen der Schlüsseltaste für das betreffende Gleis mit dem die eingestellte Rangierstraße einläuft und die Rangierabteilung durch Signal Ra 12 freie Fahrt erhält.

Im Bereich der Normalspur gehören zu den Gleisen 482, 483 die Signale Ra 12 450 I, 460 I und 250 I für die Zuführung und die Signale Ra 12 482 483 für die Abholung.

Im Bereich Breitspur gehören zu den Gleisen 582 die Signale Ra 12 502 II und 512 II für die Zuführung

und die Signale Ra 12 582 für die Abholung.

5 Bedienung der Umladebereiche

Der Rangierbegleiter erhält die Zustimmung zum Befahren der Umladebereiche nach der Abforderung von den Stellwerken B1 bzw. R3 über den örtlichen Verantwortlichen. Der örtliche Verantwortliche darf die Zustimmung erst dann erteilen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Alle Umlademechanismen müssen außerhalb des Gleisbereiches (2,50 m von der Gleismitte bzw. außerhalb der Gelbmarkierung) abgestellt sein.
- Be- und Entladearbeiten müssen beendet sein, bei nicht abgeschlossener Ladetätigkeit muss das Ladegut gesichert sein.
- Überladebrücken müssen entfernt, Türen verschlossen und beladene G-Wagen verplombt sein.
- Das jeweilige Hallentor muss von dem örtlich Verantwortlichen geöffnet sein.
- Die zur Sicherung der Wagen ausgelegten Hemmschuhe oder Radvorleger müssen entfernt sein.
- Die AS-Gleissperren müssen von dem örtlich Verantwortlichen vor jeder Bedienung aufgeschlossen und abgelegt sein.
- Nach jeder Bedienung sind die AS-Gleissperren von dem örtlich Verantwortlichen wieder aufzulegen und zu verschließen. Der Schlüssel verbleibt bei dem örtlich Verantwortlichen.

6 Verständigung

Sollen Wagen aus den Umladebereichen abgezogen werden bzw. in diese zugeführt werden, so ist folgende Meldung einzuhalten:

- Der örtlich Verantwortlichen meldet dem EVU, dass betriebsdienstliche Arbeiten im entsprechenden Umladebereich durchgeführt werden können.
- Dann informiert er das EVU über die durchzuführende Bedienung unter Angabe der Gleisnummern, Wagengattung und -zahl sowie ggf. Wagennummer .
- Das EVU (Rangierbegleiter) beantragt dann beim Fahrdienstleiter B1 oder Weichenwärter R3 die Rangierfahrt in das entsprechende Gleis.
- Durch den Fahrdienstleiter bzw. Weichenwärter wird nach Einspeicherung der Rangierfahrstraße in das Umladegleis von dem örtlich Verantwortlichen die sicherungstechnische Zustimmung zum Befahren des Gleises abgefordert. Hierbei sind die Bestimmungen zu Punkt 2 zu beachten.
- Der Rangierbegleiter führt nach Aufnahme der im Punkt 1 genannten, für ihn zu betreffenden Signale Ra 12 in dem durch ihn zu bearbeitenden Umladebereich alle geforderten Arbeiten unter Beachtung der Bestimmungen der Richtlinie 408 durch.
- Die Beendigung der Rangierarbeiten im jeweiligen Umladebereich meldet das EVU (Rangierbegleiter) dem örtlich Verantwortlichen.
- Im Umladebereich abgestellte Wagen sind gegen unbeabsichtigtes Bewegen beidseitig mit Hemmschuhen, Radvorlegern oder Hand- bzw. Feststellbremse zu sichern. Für die Sicherung ist das bedienende EVU zuständig.

7 Sonstige Bestimmungen

Die Fahrt von Rangierabteilungen in die Umladebereiche hat ab Standort der AS-Gleissperren mit Schrittgeschwindigkeit zu erfolgen.

Bei der Fahrt von Rangierabteilungen in die Umladebereiche ohne Verwendung von Rangierfunk muss zwischen Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer stets Sichtverbindung bestehen. Wird diese unterbrochen, ist die Rangierabteilung sofort zum Halten zu bringen.

Bei Verwendung des Rangierfunks ist entgegen den Bestimmungen der Richtlinie 408 der Triebfahrzeugführer nach einem Fahrweg von jeweils 20 bis 30 m mit dem Auftrag „weiter“ zur Weiterfahrt aufzufordern. Bleibt der Auftrag aus, ist die Rangierabteilung sofort zum Halten zu bringen.

In allen Gleisen der Umladebereiche ist das Bewegen von Wagen ohne Triebfahrzeug generell verboten.

Vor dem schienengleichen, technisch nicht gesicherten Wegübergang über die Gleise 482, 483 bzw. 582 braucht der Rangierbegleiter nicht anzuhalten, wenn er von seinem Standort aus (Spitze der geschobenen Rangierabteilung) den Übergang jederzeit ununterbrochen bis zum Befahren einsehen kann.

Auf die Gleissperrsignale sowie die Stellung der Gleissperren selber ist jederzeit (auch bei erlaubter Rangierfahrt) zu achten.

Nach der Beendigung der Bedienung ist die AS-Gleissperre wieder zu verschließen.

8 Melden bei Unregelmäßigkeiten

Für das Hallenschiff besteht ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan nach dem der örtlich Verantwortliche handelt. (Anlage 1)

Verzeichnis der Ansprechpartner RMM

Ansprechpartner Hafen	Besetzungszeit
Zuständigkeit: Eisenbahnbetriebsleiter Name: Herr Roland Pfefferkorn Tel.: 0171 140 2258 Fax: 0335 47 46 69	Montag – Freitag 06:00 bis 18:00 Uhr
Zuständigkeit: Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters Name: Herr Peter Beythien Tel.: 0174 181 08 03 Fax.: 038392 / 63 10 27	Montag – Freitag 06:00 bis 16:00 Uhr
Zuständigkeit: Geschäftsführer Name: Herr Köhler Tel.: 0174 153 3019 Fax: 038392 / 63 17 41	Montag – Freitag 06:00 bis 16:00 Uhr
Zuständigkeit: Notfallmanagement Name: Herr Roland Pfefferkorn Tel.: 0355 49 47 970 Mobil: 0171 140 2258	
Adresse: Rail Marketing Gas und Chemie Umschlag GmbH Wostevitzer Weg 16 18528 Lietzow OT Borchtitz	

Anmeldeformular für die Nutzung der Serviceeinrichtung der RMM

1 Zugangsberechtigter

Name	
Postanschrift	
Registergericht/Handelsregister-Nr.	
Telefon/Mobiltelefon	
Telefax	
E-Mail	
Ansprechpartner (vertretungsberechtigte Person)	
Datum/Unterschrift/Stempel	

2 Anmeldung

	Serviceeinrichtung
Anzahl der Güterwagen	
Fahrzeuge (Lok, Gattung der Güterwagen)	
Anzahl der Achsen (Lok, Wagen)	
Ladung/Ladungsgewicht [t]	
Lademaßüberschreitung/Gefahrgut (ja/nein; wenn ja dann Angabe der Gefahrgutklasse sowie Position im Zugverband)	
Länge der Rangierfahrt	
Ankunft von (Datum/Uhrzeit)	
Abfahrt nach (Datum/Uhrzeit)	
Empfänger im Hafen / Regelspur	
Rangierleiter erforderlich (ja/nein)	
Lotse erforderlich (ja/nein)	
sonstiges	

Unfallmeldeplan für die Serviceeinrichtung der RMM

Unfallmeldestelle: Eisenbahnbetriebsleiter
 Herr Pfefferkorn
 Tel.: 0171 140 2258

Bei allen Ereignissen ist, soweit erforderlich, in der angegebenen Reihenfolge folgendes zu tun:

Lfd. Nr.	Maßnahmen	Erledigung durch	
A Sofortmaßnahmen			
1	Schutz der Unfallstelle veranlassen; falls erforderlich Unfallruf bzw. Gefahrensignal geben, außerdem Gleis bzw. Gleise absperren	Lokführer/Rangierleiter	
2	Bergung Verunglückter veranlassen (vorgefundene Lage örtlich kennzeichnen)	Lokführer/Rangierleiter	
3	Beseitigung von Gefahrenquellen veranlassen (z.B. Aus- oder Umschalten von Starkstrom-, Gas-, Wasser- und Dampfleitungen, Schließen von Brandtüren)	Lokführer/Rangierleiter	
B Eilige Meldungen			
4	Unfallmeldestelle	Anschrift	Rufnummer
	Büro RMM, über Funk	Wostevitzer Weg 16 18528 Lietzow	Büro: 038392 631741 Mobil: 0174 153 3019
	Eisenbahnbetriebsleiter Dipl.-Ing. Roland Pfefferkorn	Dipl.-Ing. Roland Pfefferkorn Marienstraße 28 03046 Cottbus	Büro: 0355 49 47 970 Privat: 0171 140 2258 Mobil: 0171 140 2258
	Vertreter Eisenbahnbetriebsleiter Dipl.-Ing. (FH) Peter Beythien	Dipl.-Ing. (FH) Peter Beythien Am Mühlenheck 12 18528 Bergen auf Rügen	Büro: 038392 / 63 10 27 Fax: 038392 / 63 10 27 Mobil: 0174 181 08 03
5	Andere Stellen des Betriebes verständigen (Betriebsleiter, Spezialfachkräfte, Sicherheitsverantwortlicher)		
6	Erforderliche Rettungs- und Arbeitskräfte, Geräte und Hilfsmittel an der Unfallstelle einweisen und einsetzen		

C Herbeirufen von Hilfen			
7	Art der Hilfe	Anschrift	Rufnummer
	Rettungsleitstelle Landkreis Rügen - Vorpommern	Am Umspannwerk 13 a 18439 Stralsund	03831 / 357-2222
	Feuerwehr		112
	Rettungsdienst		112
	Notarzt		112
	Polizei		110
	Operating Fährhafen Sassnitz	18546 Sassnitz / Neu Mukran	038392 55 200
	Bundespolizei		0800 6 888 000

Text:			
Wer meldet	Name und Standort		
Wo ist es passiert	Genauere Beschreibung des Notfallortes		
Was ist passiert	Zahl der Verletzten, Verletzte eingeklemmt		
Erst auflegen, wenn der Angerufene keine Fragen mehr hat!			
D Andere eilige Meldungen			
8	Folgende Ereignisse: <ul style="list-style-type: none"> • Tod eines oder mehrerer Menschen; • Erhebliche Gesundheitsschädigung eines oder mehrerer Menschen; • Massenunfall; • unmittelbare Gefahr für das Leben oder erhebliche unmittelbare Gefahr für die Gesundheit von Menschen; • Brand oder Explosion; • unmittelbare Brand- oder Explosionsgefahr; • bedeutender wirtschaftlicher Schaden; • das Führen von Fahrzeugen und die Ausübung der beruflichen Tätigkeit zur unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr unter Einfluss alkoholischer Getränke, anderer berauschender oder die Reaktionsfähigkeit wesentlich vermindender Mittel; sind zu melden an folgende zuständige Stellen:		
	Name	Rufnummer	
	Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht (LfB)	0385 / 7452 283	
	Amt für Brand- und Katastrophenschutz und Rettungsdienst LK Vorpommern-Rügen	03831 / 357- 1000	
9	Bei Kontamination des Erdreiches/Grundwassers ist die zuständige untere Wasserbehörde zu verständigen		
	(Untere Wasserbehörde) LK Vorpommern-Rügen	03831 / 357-1000	
F Wichtige Angaben			
10	Alarmeinrichtungen	Bediener	Zur Alarmierung von
	Handsprechfunkgerät	Lokführer, Rangierleiter, Eisenbahnbetriebsleiter	Eisenbahnbetriebsleiter, Büro Hafen
	(Mobil)Telefon	Eisenbahnbetriebsleiter	zuständigen Hilfen
11	Aufbewahrungsorte für:		
	Feuerlöscher	In der jeweiligen Halle vorhanden	
	Rettungskästen	In der jeweiligen Halle vorhanden	
	Krankentragen	In der jeweiligen Halle vorhanden	
	Decken	In der jeweiligen Halle vorhanden	
	Arbeitsgeräte	Nicht vorhanden	
Aufgleisgeräte	Nicht vorhanden		

Anlage 4 - Entgelttabelle

1. Allgemeines

Die RMM stellt ihre Serviceeinrichtungen interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen, selbständigen Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und anderen Zugangsberechtigten entgeltlich zur Verfügung. Die Entgelte für die einzelnen Leistungen ergeben sich aus den Aufwendungen für Vorhaltung, Instandhaltung und Erneuerung.

Mit dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtungen sind die nachstehend aufgeführten Pflichtleistungen abgegolten:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung der örtlichen Anlagen der Serviceeinrichtungen,
- die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Anlagen der Serviceeinrichtungen,
- die Bereitstellung aller Informationen, die für die Nutzung der örtlichen Anlagen der Serviceeinrichtungen erforderlich sind,
- die Bedienung der Arbeitsschutzgleissperren und Schlüsseltaster zur Freigabe der Rangierfahrten.

2. Nutzungsentgelte

pro Wagen auf Breitspurgleis	10,00 EUR je Wagen und angefangene 8 Stunden
pro Wagen auf Normalspurgleis	8,00 EUR je Wagen und angefangene 8 Stunden

Alternativ können auch komplette Gleise gemietet werden

pro Breitspurgleis	80,00 EUR je Gleis und angefangene 8 Stunden
pro Normalspurgleis	70,00 EUR je Gleis und angefangene 8 Stunden

3. Entgelte für sonstige Leistungen

Die einmalige Einweisung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Erlangung der Ortskenntnis der Infrastruktur durch den Eisenbahnbetriebsleiter wird mit **55,00 EUR** berechnet.

4. Umsatzsteuer

Alle Preise sind Nettopreise. Zusätzlich ist Umsatzsteuer in der jeweiligen gesetzlichen Höhe zu entrichten.

5. Nutzungsentgelt

Die Zahlungsweise für Nutzungsentgelte wird in den jeweiligen Vertrag über die Nutzung der Schieneninfrastrukturanlagen und Serviceeinrichtungen festgelegt. Ansonsten gilt § 3 Nutzungsentgelte, Sicherheitsleistung dieser NBS.

Lfd Nr.	Produktbezeichnung	UN-Nr.	RID-Kl.	NHM	Umschlagsatz (in EUR/t)	Vorb. Zeit Auftrag U. Bereit (Wochen)	Bemerkung
1	Alkohole, rein aromatisch, sng.	1987	3	290629	15,00	4	-
2	Allylchlorid	1100	3	290329	15,00	3	
3	Dieselmotortreibstoff	1202	3	274100	14,00	4	
4	Ethylacetat	1173	3	291531	17,00	4	
5	Essigsäureanhydrid	1715	8	291524	17,00	4	
6	Kokosöl	-	-	151311	14,00	4	Umpumpen ohne Aufheizen
7	Methanol	1230	3	290511	15,00	4	
8	Propan, verflüssigt	1978	2	271112	17,00	4	
9	Propan, verflüssigt	1978	2	271112	15,00	4	bei > 1.000 t/Monat
10	Hydrocarbons	3295	3	271011	15,00	4	
11	Schwefelkohlenstoff	1131	3	281310	14,00	2	
12	Sonnenblumöl, roh	-	-	151211	14,00	2	Umpumpen ohne Aufheizen
13	Terpentinöl	1299	3	380500	15,00	4	
14	Monoethylenglycol	2810	6-1	290531	14,00	4	
15	Trafoöl	-	-	274900	14,00	2	
16	Schmieröl	-	-	271010	14,00	4	Umpumpen ohne Aufheizen
17	Vinylacetat	1301	3	291532	14,00	2	
19	Rapsöl	-	-	151400	14,00	4	Umpumpen ohne Aufheizen
20	N-Dimethylformamid	2265	3	292400	14,00	2	
23	Paletten - Big Bags				7,50		Direkt-Umschlag Lkw/Wg ohne Sonderleistungen bis 100 LE/Wg
	Gefahrgut, Paletten, Big-Bags				9,50		Stückzahl > 100 LE oder Abpacken loser Ware auf Anfrage
24	Sackware (z.B. Kartoffeln)				14,50		Ladungssicherung pauschal 130 €
25							
26	Krangut bis 12,5t				10,00		Ladungssicherung nach Aufwand
27	Abplanen von E- oder Flachwg				100,00		Preis pro Waggon
28	Plane (ca. 6 x 8 m)				100,00		Preis pro Plane
27	außergewöhnliche Sendungen						Umladung und Ladungssicherung gem. Bela nach Absprache
28	Schüttgut				10,00		nach Absprache

Die Umschlagindikationen basieren auf einer direkten Umladung von einem Transportmittel in ein anderes ohne Zwischenlagerung oder Vermischungs- bzw. Veredelungsprozesse. Haftung gem. ADSp. Unsere Umschlagindikationen setzen insbesondere normale unveränderte Umschlagbedingungen voraus. Alle hier aufgelisteten Umschlagsätze sind Netto-Preise.

Zum Verplomben der Waggons nutzen wir unsere Bleiplomben und Plombendraht.

Wenn andere Plomben genutzt werden sollen, müssen diese durch den Kunden bereitgestellt werden. Basis der vorgenannten Preise ist die Bereitstellung und die Abholung der Waggons in respektive aus unserer Serviceeinrichtung.

Anlage 5 – Spurplan (Stand 01.05.2016)

