

Nutzungsbedingungen (NBS)

des KV-Terminals Werra Kombi
in Philippsthal-Heimboldshausen

betrieben durch

Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH

für die Bahnanlagen des KV-Terminals Werra Kombi der

K+S Minerals and Agriculture GmbH, Kassel

sowie die Zufahrt zum KV-Terminal Werra Kombi

über die Bahnanlagen der K+S Minerals and Agriculture GmbH, Werk Werra,

Standort Hattorf, Philippsthal

Gültig ab 01.03.2021

Eisenbahnbetriebsleiter (EBL)

Andreas Metz

Wichtige Rufnummern und Ansprechpartner

EBL	Telefon +49 176 1234 8772
EBL Stellvertreter	Telefon +49 176 1234 8511
Polizei	Telefon 110
Notruf	Telefon 112
Landeseisenbahnaufsicht	Telefon +49 6151 12 5542
Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale	Telefon +49 6620 918190
Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale Leitung	Telefon +49 176 87989175
Fahrdienstleiter DB Netz AG Bf Heimbildshausen	Telefon+49 15127403197
Fahrdienstleiter DB Netz AG Bf Heringen	Telefon+49 15127403198
Notfallleitstelle der DB Netz AG	Telefon +49 341 968 6666
Bahnbetrieb K+S MINAG (Rangieraufsicht Gitterweiche)	Telefon +49 6620 79 1419
(Werksteil Unterbreizbach bei Nichtbesetzung der Rangieraufsicht Gitterweiche)	Telefon +49 36962 8 2295

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ad-hoc-	
Anmeldung	kurzfristige Zuganmeldungen für einzelne Tage. AEG Allgemeines Eisenbahngesetz (in der jeweils geltenden Fassung)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch (in der jeweils geltenden Fassung)
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
bzw.	beziehungsweise
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBLV	Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (in der jeweils geltenden Fassung)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen ERegG Eisenbahnregulierungsge- setz (in der jeweils geltenden Fassung)
EOW	elektrisch ortsgestellte Weiche
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ggf.	gegebenenfalls
HaftPflG	Haftpflichtgesetz (in der jeweils geltenden Fassung)
i. d. R.	in der Regel
K+S MINAG	K+S Minerals and Agriculture GmbH (Eigentümerin der Eisenbahninfrast- raktur zwischen Anschlussgrenze DB Netz AG im Bahnhof Heimbolds- hausen und dem KV-Terminal Werra Kombi)
KV	Kombinierter Verkehr
mind.	mindestens
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Slot	Ein Slot beschreibt das einem EVU zugewiesene Zeitfenster in einem be- stimmten Gleis eines Terminalbahnhofs, in welchem das EVU Anspruch auf Abfertigung hat; es beginnt und endet mit fest definierten Uhrzeiten
Slotzeit	Die Slotzeit beschreibt die Abfertigungszeit eines Slots auf der Gleisan- lage eines Terminalbahnhofs und ist fest gebunden an einen Slot; den Anfang der Slotzeit stellt das Abkoppeln der Lok dar; das Ende der Slotzeit ist die fest definierte Enduhrzeit eines Slots
Terminal	bezeichnet das KV-Terminal Werra Kombi
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahn- systems

TEU Twenty-foot Equivalent Unit; 1 TEU entspricht einem 20 Fuß-ISO-Standard-Container

z. B. zum Beispiel

Inhaltsverzeichnis

A.	Vorbemerkung	8
B.	Allgemeiner Teil	8
I.	Zweck und Geltungsbereich	8
II.	Allgemeine Voraussetzungen für den Zugang	9
1.	Genehmigung	9
2.	Haftpflchtversicherung	10
3.	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	10
4.	Anforderungen an die Fahrzeuge	10
III.	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	11
1.	Allgemeines	11
2.	Anmeldung der Nutzung als Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie Bahnabwicklung bei Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH	11
3.	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens/Konfliktfälle	12
IV.	Entgelte und Sicherheitsleistungen	13
1.	Entgelte	13
2.	Sicherheitsleistungen	13
V.	Informationen, Betriebsstörungen	14
1.	Informationen	14
2.	Störungen in der Betriebsabwicklung	14
3.	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	15
4.	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	15
VI.	Haftung	15
1.	Grundsatz	15
2.	Mitverschulden	16
3.	Haftung der Mitarbeiter	16
4.	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	16
5.	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	16
VII.	Gefahren für die Umwelt	16

1.	Grundsatz	16
2.	Umweltgefährdende Einwirkungen	16
3.	Bodenkontamination	17
4.	Ausgleichspflicht zwischen Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und Zugangsberechtigten	17
C.	Betrieblicher Teil	18
I.	Vorbemerkung	18
II.	Beschreibung des Anschlusses/der Anlage	18
1.	Grenzen des Anschlusses/der Anlage	18
2.	Beschreibung des KV-Terminals Werra Kombi/Gleisanlagen und ihre Nutzung (siehe Gleislageplan)	18
3.	Gleisanlagen und ihre Nutzung	18
a)	Rangierbezirke	18
b)	Anschlussgleise im KV-Terminal Werra Kombi	18
4.	Aufbewahrung Sicherungsmittel	18
5.	Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU	19
6.	Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m	19
7.	Signalanlagen	19
8.	Bahnübergänge	19
9.	Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe). ..	19
10.	Sonstige betriebliche Einrichtungen des Anschlusses	19
11.	Brücken, Durchlässe	19
12.	Telekommunikationsanlagen	20
13.	Einfriedungen und Tore (gleisseitig)	20
14.	Beleuchtung und Lage der Schalter	20
15.	Betriebseinschränkungen	20
16.	Verladeeinrichtungen	20
III.	Bedienung	20
1.	Verständigung über die Bedienung	20
2.	Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten	20
3.	Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten/Kommunikation. ..	21

a)	Kommunikation der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).....	21
b)	Zuständigkeiten der Zugangsberechtigten	25
c)	Zuständigkeiten Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH.....	25
4.	Warnen der Mitarbeiter	26
5.	Prüfen des Fahrweges/der Gleisanlagen	26
6.	Geschwindigkeit beim Rangieren.....	26
7.	Rangierseite.....	26
8.	Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung	26
9.	Befahren von Bahnübergängen	26
10.	Abstoßen von Fahrzeugen.....	27
11.	Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss	27
12.	Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen.....	27
13.	Bedienen der Verladeeinrichtungen	27
14.	Festlegen abgestellter Fahrzeuge.....	27
15.	Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer	27
D.	Anlagenverzeichnis.....	28

A. Vorbemerkung

K+S MINAG ist Eigentümerin zweier parallel verlaufender Gleise (in dem als Anlage 1 beigefügten Plan, der Bestandteil der NBS ist, bezeichnet als Gleise 21 und 1b), die vom Bahnhof Heimboldshausen in Richtung der Standorte Hattorf und Unterbreizbach des Verbundwerkes Werra der K+S MINAG führen. Gleis 21 dieser nicht öffentlichen Eisenbahninfrastruktur dient – mit Ausnahme der Zufahrt zum KV-Terminal Werra Kombi nach Maßgabe dieser NBS – ausschließlich den Werksbahnverkehren der K+S MINAG.

K+S MINAG hat parallel zu den Gleisen 21 und 1b verlaufende Gleise (in der Anlage 1 bezeichnet als Gleise 202, 203 und 41) errichtet, die Bestandteil des im Eigentum von K+S MINAG stehenden KV-Terminals Werra Kombi sind. Die Gleise 203 und 41 sind über drei Weichen (in der Anlage 1 bezeichnet als Weichen 202 sowie 101 und 102) mit dem Gleis 21 verbunden. Die Verbindung zwischen den Gleisen 202 und 203 erfolgt über zwei weitere Weichen (in der Anlage 1 bezeichnet als Weichen 203 und 206).

Die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur der K+S MINAG wird den Infrastrukturnutzern durch die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft in Rechnung gestellt. Die durch K+S MINAG erhobenen Entgelte sind in Abschnitt B. IV. 1. geregelt.

Ansprechpartner der Nutzungsberechtigten ist, soweit in diesen NBS nicht abweichend geregelt, die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH unter den zuvor angegebenen Telefonnummern im Abschnitt „Wichtige Rufnummern und Ansprechpartner“. Die aktuellen Kontakte der zuständigen Mitarbeiter der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH sind auch der Webseite www.werrakombiterminal.de zu entnehmen.

B. Allgemeiner Teil

I. Zweck und Geltungsbereich

Durch diese NBS gewährleistet die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH gegenüber jedem Zugangsberechtigten im Sinne von § 1 (12) EReg einheitlich.

- den diskriminierungsfreien Zugang zu den von der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH betriebenen Serviceeinrichtungen und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen durch die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH.

Die einzelnen Voraussetzungen für die diskriminierungsfreie Zugangsgewährung und Leistungserbringung sind nachfolgend geregelt. Dabei handelt es sich insbesondere um genehmigungsrechtliche, technische, personelle und verfahrenstechnische Voraussetzungen.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch diese NBS zugleich die Nutzung des im Eigentum von K+S MINAG stehenden Zufahrtgleises zum Terminal (Gleis 21) mitgeregelt wird. Für die Nutzung des Terminals bedarf es vor diesem Hintergrund keiner gesonderten Vereinbarung mit K+S MINAG.

Diese NBS gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem Terminal und den Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

Gesonderte vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und ggf. von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und/oder den Kunden von Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH.

II. Allgemeine Voraussetzungen für den Zugang

1. Genehmigung

Zugangsberechtigte EVU bzw. von Zugangsberechtigten beauftragte EVU haben durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nachzuweisen, dass sie im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen sind:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 2 (19) AEG und einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen ist und
- über eine gültige einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder eine Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/49/EG verfügt.

Halter von Eisenbahnfahrzeugen haben für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nachzuweisen, dass sie im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen sind:

- einer Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 2 (13) AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den

Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen und

- eine gültige einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder eine Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/49/EG.

Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung ist der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH eine beglaubigte Übersetzung in die deutsche Sprache vorzulegen.

Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigungen teilen die Zugangsberechtigten Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH unverzüglich schriftlich mit.

2. Haftpflichtversicherung

Der Zugangsberechtigte hat das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne des § 14 AEG gegenüber Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH nachzuweisen. Diese Haftpflichtversicherung ist während der Nutzung des Terminals sowie des Zufahrtgleises zum Terminal aufrecht zu erhalten. Änderungen sind der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH unverzüglich anzuzeigen.

3. Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH vermittelt dem Zugangsberechtigten die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Eine entsprechende Infrastrukturbeschreibung und betriebliche Bedienungsanweisung für die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH ist in Abschnitt C. sowie Anlage 1 dieser NBS enthalten.

4. Anforderungen an die Fahrzeuge

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der EBO entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn die für den Betrieb des jeweiligen Fahrzeuges zuständige Aufsichtsbehörde die beabsichtigte Infrastrukturnutzung genehmigt.

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der auf dem Terminal sowie der der Zufahrt zum Terminal dienenden Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG zwischen dem Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Bahnhof Heimboldshausen und dem Terminal benutzten Schienenwege kompatibel sein.

III. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

1. Allgemeines

Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH erfolgt, soweit erforderlich, in enger Abstimmung mit der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und der K+S MINAG und ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH behält sich vor, kurzfristig, ggf. auch mündlich, betrieblich notwendige Weisungen zu erteilen, die vom Zugangsberechtigten einzuhalten sind.

Des Weiteren ist der EBL berechtigt, Anweisungen zu erteilen; die Zugangsberechtigten haben diesen Anweisungen Folge zu leisten.

2. **Anmeldung der Nutzung als Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie Bahnabwicklung bei Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH**

Die Zugangsberechtigten sollen die Slots für Nutzungen aus dem Netzfahrplan spätestens einen Monat vor Beginn der jeweiligen Netzfahrplanperiode beim Terminal in Textform anmelden. Anmeldungen zur Nutzung sind jederzeit möglich, es empfiehlt sich jedoch eine möglichst frühzeitige Anmeldung der geplanten Nutzung.

Bei der grundlegenden, jährlichen Anmeldung der Slots, aber auch bei der späteren Anmeldung der Slots während eines laufenden Fahrplans sind folgende Angaben zu machen:

- Länge des Zuges in Metern,
- rangierendes Unternehmen,
- geplante Menge pro Abfahrt (z. B. in TEU, unterteilt nach Menge Entladung und Menge Verladung),
- geplante Ankunft am Bahnhof Heimbaldshausen,
- geplante Abfahrt aus dem Bahnhof Heimbaldshausen,
- EBL des Zugangsberechtigten,
- Notfallmanagement des Zugangsberechtigten.

Abweichungen von in der Anmeldung zugrunde gelegten Parametern müssen dem Terminal unverzüglich in Textform mitgeteilt werden. Für die Bearbeitung müssen die Angaben vollständig sein; fehlende Angaben sind auf Anforderung durch das Terminal nachzureichen.

Der Eingang der Anmeldung eines Slots wird durch das Terminal unverzüglich bestätigt.

Anmeldungen von Slots innerhalb einer Netzfahrplanperiode müssen spätestens 10 Werktage nach Erstellung des Netzfahrplanes beantragt werden. Das Terminal entscheidet innerhalb von 6 Wochen nach Erstellung des Netzfahrplanes über die Zuteilung der Slots einer Netzfahrplanperiode.

Bei ad hoc Anmeldungen entscheidet das Terminal unverzüglich, spätestens innerhalb von fünf Werktagen. Haben sich verschiedene Zugangsberechtigte für dieselben Slots angemeldet, gilt Abschnitt B. III. 3 dieser NBS.

Zugewiesene Slots sind für die Zugangsberechtigten verbindlich. Jede Verspätung ist der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH ab einem Zeitraum von zwei Stunden vor Gestellung am Terminal zu melden. Verspätungen von mehr als 30 Minuten bei Gestellung am Terminal führen zum Verlust des Anspruchs auf den angemeldeten Slot. In diesem Falle wird dem Zugangsberechtigten der nächstmögliche verfügbare Slot von der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH zugewiesen. Auf die Nutzung der verbleibenden Slotzeit bei Verspätungen hat der Zugangsberechtigte in Abstimmung mit der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH nur dann Anspruch, wenn die Verspätung vor Beginn der zugewiesenen Slotzeit angemeldet wurde und keine Auswirkungen auf die nachfolgenden Slots sowie die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG bestehen. Der Zugangsberechtigte hat sicherzustellen, dass das zugewiesene Gleis am Ende der Slotzeit freigezogen ist.

3. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens/Konfliktfälle

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht das EIU im Rahmen des Art. 10-12 der DVO 2017/2177 mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

Das EIU nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

Das EIU kann in begründeten Ausnahmefällen abweichend von Punkt 3.3.1.1 einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Der Grund für die Ausnahme muss dem betroffenen Zugangsberechtigten in Textform mitgeteilt werden. Das EIU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach Art. 11 DVO. Nach diesen Kriterien wird die Kapazitätszuweisung entschieden (vgl. Art. 11 DVO):

- Anmeldungen zum Netzfahrplan haben Vorrang vor ad-hoc-Anmeldungen
- Bei Nutzungskonflikten zwischen ad-hoc-Anmeldungen hat die ad-hoc-Anmeldung Vorrang, die zuerst im Terminal eingegangen ist.
- Anmeldungen für Slots, die notwendige Folge einer Zugtrasse der DB Netz AG sind, werden den Anmeldungen – ohne zeitnahen Anschluss an eine zugewiesene Zugtrasse – vorgezogen.

- Anmeldungen für Slots, die dem Terminal eine höhere Auslastung ermöglichen, werden Anmeldungen für Slots mit geringerer Auslastung vorgezogen.
- Gegenüberstellung summierte Umschlagsentgelte. Höhere summierte Entgelte werden vorgezogen.
- Die Bearbeitung der Anmeldungen für ad-hoc-Anmeldungen erfolgt nach Abschluss der Entscheidung über die Anmeldung zum Netzfahrplan. Die Vergabe erfolgt nach Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung
- Kann dem Begehren auf Zuteilung eines oder mehrerer Slots nicht entsprochen werden, so kann der Antragsteller des abgelehnten Antrages von Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH verlangen, in den benachbarten Terminals wegen alternativer Umschlagmöglichkeiten für den abgelehnten Verkehr anzufragen.
Hierzu schlägt Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH anzufragende alternative Terminals vor. Der Anfragende entscheidet, welches Terminal durch Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH angesprochen wird.

Ein Zugangsberechtigter, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt werden soll, kann zeitnah nach Zugang der beabsichtigten ablehnenden Entscheidung (Art. 13 Abs. 1 DVO) eine Beschwerde auf Kapazitätszuweisung bei der Regulierungsbehörde einlegen (Art. 13 Abs. 1 UAbs. 3 i.V.m. Art. 14 DVO i.V.m. Art. 13 Abs. 5 der RL 2012/34/EU).

IV. Entgelte und Sicherheitsleistungen

1. Entgelte

K+S MINAG erhebt von den Zugangsberechtigten ein Infrastrukturnutzungsentgelt in Höhe von insgesamt 200,00 Euro für Ein- und Ausfahrt eines Ganzzuges, der zuvor im DB-Bahnhof Heimboldshausen geteilt wurde und die Gleise 202 und 203 des Terminals belegt. Für die Ein- und Ausfahrt einer Wagengruppe, die nur ein Gleis belegt (Gleis 202 oder 203), erhebt K+S MINAG ein Nutzungsentgelt von insgesamt 100,00 Euro, für Einzeltragwagen 15,- € je Wagen (Ein- und Ausfahrt)

Terminalentgelte siehe Anlage 5.

2. Sicherheitsleistungen

Eine Sicherheitsleistung für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird zurzeit nicht erhoben.

V. Informationen, Betriebsstörungen

1. Informationen

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH informiert die Zugangsberechtigten über folgende Umstände:

- den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des Zugangsberechtigten beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrweges) sowie
- Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können.

Voraussetzung für eine reibungslose und diskriminierungsfreie Abwicklung ist, dass der Zugangsberechtigte die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH über Abweichungen zur vorherigen Anmeldung eines Zuges unverzüglich nach Kenntnis informiert.

2. Störungen in der Betriebsabwicklung

Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den geplanten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung außer in Abschnitt B. III. 2. dieser NBS beschriebene Verspätungen) informieren sich die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und K+S MINAG, und der Zugangsberechtigte wechselseitig und unverzüglich. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH unterrichtet den Zugangsberechtigten umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, K+S MINAG und der Zugangsberechtigte werden gemeinsam die Störung der Betriebsabwicklung untersuchen und den Verursacher feststellen.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, K+S MINAG und der Zugangsberechtigte werden Störungen schnellstmöglich beseitigen. Etwaige bei der Störungsbeseitigung entstehende Konflikte werden entsprechend Abschnitt B. III. 3. dieser NBS behandelt.

Die Nutzungsberechtigten sind verpflichtet, Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, K+S MINAG behalten sich vor, derartige Störungen in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen/-lassen liegen gebliebener Züge).

3. Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und K+S MINAG behalten sich auf dem Betriebsgelände das Recht vor, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass die Zugangsberechtigten die Anforderungen dieser NBS einhalten. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personen Fahrzeuge der Zugangsberechtigten betreten und dem Personal der Zugangsberechtigten Weisungen erteilen.

4. Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

K+S MINAG behält sich das Recht vor, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern.

K+S MINAG behält sich das Recht vor, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Sie werden sich bemühen, diese im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durchzuführen, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung der Zugangsberechtigten so gering wie möglich gehalten werden.

VI. Haftung

1. Grundsatz

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, K+S MINAG sowie die Zugangsberechtigten haften nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft und K+S MINAG haften nur bei Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen sowie für sonstige grob schuldhaft oder vorsätzlich verursachte Schäden.

Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH haftet insbesondere nicht für Störungen und betriebsbedingte Sperrungen, die weder vorsätzlich noch fahrlässig durch Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft, K+S MINAG oder deren Erfüllungsgehilfen verursacht worden sind.

Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und K+S MINAG haften nicht für Schäden aus erforderlichen Sperrungen wegen erforderlicher Arbeiten an den Gleisen oder anderen Anlagen des Terminals. Hiervon ausgenommen sind Arbeiten an den Gleisen oder anderen Anlagen des Terminals, die durch grob fahrlässiges, regelwidriges Verhalten der Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH oder K+S MINAG verursacht worden sind.

2. Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HaftPflG gelten entsprechend.

3. Haftung der Mitarbeiter

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

4. Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, , bei K+S MINAG oder bei Dritten verursacht hat, haftet die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und der Zugangsberechtigte zu gleichen Teilen. Wenn weitere Zugangsberechtigte die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

Weist ein Zugangsberechtigter nach, dass er zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist er von der Haftung frei. Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt. Der hiernach auf die Zugangsberechtigten insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den Zeitraum seit Schadenseintritt bzw. in dem Zeitraum, in dem der Schaden mutmaßlich eingetreten ist, ergibt.

5. Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Beteiligten. 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.

VII. Gefahren für die Umwelt

1. Grundsatz

Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

2. Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des Zugangsberechtigten oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus

den vom Zugangsberechtigten verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, findet Abschnitt B. V. 2. dieser NBS Anwendung. Eine Meldung nach Abschnitt B. V. 2. dieser NBS lässt die Verantwortlichkeit des Zugangsberechtigten 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 Betriebsanlagen der K+S MINAG notwendig, trägt der verursachende Beteiligte die Kosten.

3. Bodenkontamination

Bei Bodenkontaminationen, die durch den Zugangsberechtigten – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH in Absprache mit K+S MINAG die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der verursachende Zugangsberechtigte. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Abschnitt B. VII. 4.

4. Ausgleichspflicht zwischen Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH und Zugangsberechtigten

Ist die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH als Handlungsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der Zugangsberechtigte die bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH entstehenden Kosten. Hat die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Abschnitt B. VII. 4.

C. Betrieblicher Teil

I. Vorbemerkung

Örtlich eingesetzte Personale der einzelnen EVU müssen diesen „Betrieblichen Teil“ der NBS der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH für das KV-Terminal Werra Kombi beherrschen.

Soweit nicht anders gekennzeichnet, gelten die nachfolgenden Bestimmungen für den gesamten Bereich.

II. Beschreibung des Anschlusses/der Anlage

1. Grenzen des Anschlusses/der Anlage

Das Terminal schließt über die im Eigentum der K+S MINAG stehenden Weichen 202, 102 und 101 an Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG an.

2. Beschreibung des KV-Terminals Werra Kombi/Gleisanlagen und ihre Nutzung (siehe Gleislageplan)

- Die Gleise 202 und 203 haben eine Ladelänge von 430 m.
- Im Bereich des KV-Terminals Werra Kombi steht bei angekündigten Bedienungsfahrten ständig ein Mitarbeiter der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH zur Verfügung, der für alle an der Bedienungsfahrt beteiligten Mitarbeiter Ansprechpartner ist (Besetzung 6.00 bis 20.00 Uhr von Montag bis Freitag, weitere Besetzung nach Absprache im gesetzlich zulässigen Rahmen gegen Erstattung zusätzlicher Kosten möglich).

3. Gleisanlagen und ihre Nutzung

a) Rangierbezirke

Das KV-Terminal Werra Kombi wird als eigenständiger Rangierbezirk geführt. Die Durchführung des Betriebs ist, soweit sie das KV-Terminal Werra Kombi betrifft, in diesen NBS beschrieben.

b) Anschlussgleise im KV-Terminal Werra Kombi

entfällt

4. Aufbewahrung Sicherungsmittel

Hemmschuhe befinden sich im Bereich der ersten 20 m auf jeder Seite des Terminals.

5. Übergabestelle und Bedienungsbereich der EVU

Die Übergabestelle ist das jeweilige durch die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH zugewiesene Gleis 202 oder 203.

6. Halbmesser der Gleise kleiner als 150 m

entfällt

7. Signalanlagen

Es finden die Signale der Eisenbahn-Signalordnung Anwendung.

- Handschaltseinrichtungen am BÜ in km 1,047 (siehe Anlage 3)
- Nicht befahrbare Gleisabschnitte werden durch Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) gekennzeichnet.

8. Bahnübergänge

Der öffentliche Bahnübergang in km 0,180 ist in beide Richtungen nichttechnisch – mit Andreaskreuzen und Pfeiftafeln – gesichert.

Der öffentliche BÜ in km 1,047 ist für Aus- und Umfahrfahrten in beide Richtungen durch Lichtzeichen und Halbschranken technisch gesichert (Bedienungsanweisung Bahnübergangssicherungsanlage Anlage 3 dieser NBS).

9. Oberleitungsanlagen mit Schalter (Mastnummer, Schalterangabe)

Entfällt, da keine Oberleitungsanlagen vorhanden sind.

10. Sonstige betriebliche Einrichtungen des Anschlusses

Die Be- und Entladung im Anschluss erfolgt mittels Staplern bzw. Reach-Stackern.

Zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Zugbremsen vor Fahrtbeginn wird für die Gleise 202 und 203 ein mobiles Bremsprobegerät inklusive erforderlichem Druckluftschlauch, angeschlossen an einer ortsfesten Druckluftversorgungsanlage, in dem blauen Container an Gleis 202 in Richtung DB-Bahnhof Heimboldshausen, vorgehalten.

Aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorgaben ist der Einsatz des Triebfahrzeuges als mobile Druckluftversorgungsanlage verboten. Eine Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Zugbremsen vor Fahrtbeginn unter Einsatz des Triebfahrzeugs ist erlaubt.

11. Brücken, Durchlässe

Ein Durchlass befindet sich bei km 0,800.

12. Telekommunikationsanlagen

Telefon und Faxgerät befindet sich in der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale im KV-Terminal.

13. Einfriedungen und Tore (gleisseitig)

entfällt

14. Beleuchtung und Lage der Schalter

Die Anlage ist bei Dunkelheit beleuchtet.

15. Betriebseinschränkungen

Höchstzulässiger Grenzwert für Rangierabteilungen:

- 430 m (Ladelänge)
- 440 m (Nutzlänge)
- 1870 t
- 22,5 t (Achslast)

16. Verladeeinrichtungen

Es dürfen keine Lasten über Personen und Triebfahrzeuge bewegt werden.

Das KV-Terminal verfügt über Verladeeinrichtungen in Form zweier Reach-Stacker sowie einem Gabelstapler. Verladetätigkeiten während der Rangierarbeiten finden **nicht** statt.

Der Zugangsberechtigte muss sich nach endgültiger Abstellung und Sicherung der Rangierabteilung mittels Hemmschuhen (vgl. B. II. 4) oder mittels Hand- oder Feststellbremsen bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale melden.

III. Bedienung

1. Verständigung über die Bedienung

Siehe unten unter C. III. 3. a).

2. Verwendung der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten

Es existieren keine Weichenschlüssel. Die Weiche 202 der K+S MINAG in km 0,475 liegt in Grundstellung in Rechtslage zum Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG zwischen dem Bahnhof Heimboldshausen und dem Werk Hattorf. Die Weiche 203 der K+S MINAG in km 0,525 liegt in Grundstellung in Linkslage nach Gleis 202. Die Weichen 202 und 203 gehen nach Befahren automatisch wieder in Grundstellung

(vgl. Anlage 2). Die Weiche 206 der K+S MINAG in km 1,085 besitzt keine Grundstellung. Die Weiche 102 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG in km 1,20 liegt in Grundstellung in Rechtslage zum Gleis 41. Die Weiche 101 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG in km 1,160 besitzt keine Grundstellung.

3. Bedienen der Anschlussanlagen, Zuständigkeiten/Kommunikation

Alle Fahrten zwischen DB-Bahnhof Heimboldshausen (siehe Anlage 4 zu diesen NBS) und Terminal sowie innerhalb des Terminals können als gezogene und gedrückte Rangierfahrten durchgeführt werden.

Alle gezogenen Rangierfahrten haben – auch am Tage – das Spitzensignal Zg 1 (Dreilicht-Spitzensignal) zu führen.

a) Kommunikation der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Die Kommunikation über Rangierfahrten in und aus dem Terminal wird grundsätzlich über den Bahnbetrieb der K+S MINAG (Betriebsstelle Gitterweiche) mittels Rangierfunk oder – sofern nachstehend aufgeführt – telefonisch mittels Fernsprecher geführt. Die Betriebsstelle Gitterweiche ist grundsätzlich Montags bis Freitags von 06.00 Uhr bis 21.15 Uhr besetzt.

Im Fall der Nichtbesetzung des Bahnbetriebs der K+S MINAG (Betriebsstelle Gitterweiche) nimmt der Bahnbetrieb der K+S MINAG (Werksteil Unterbreizbach) die Aufgabe bzw. Kommunikation wahr. Der Bahnbetrieb (Werksteil Unterbreizbach) ist grundsätzlich von Montags 06.00 Uhr durchgehend bis Samstags 05.30 Uhr besetzt.

Im Fall der Nichtbesetzung des gesamten Bahnbetriebs der K+S MINAG (Betriebsstelle Gitterweiche und Werksteil Unterbreizbach) nimmt der Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen die Aufgabe bzw. Kommunikation mit der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale und dem Zugangsberechtigten wahr.

Für die Durchführung von Rangierfahrten von und zum Terminal außerhalb der Besetzungszeit der Betriebsstelle Gitterweiche und des Werks Unterbreizbach gilt:

Der Bahnbetrieb der K+S MINAG (Betriebsstelle Gitterweiche) gibt bei Dienstende dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen die Meldung:

„Gesamter Bahnbetrieb der K+S MINAG (Betriebsstelle Gitterweiche und Werksteil Unterbreizbach) eingestellt“.

Ein- und Ausfahrten in und aus dem Terminal über Gleis 21 in den DB-Bahnhof Heimboldshausen regeln die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale und der Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen einvernehmlich.

Bei **Einfahrten in das Terminal** gilt folgendes Procedere: Nach Einfahrt des Zugangsberechtigten in den DB-Bahnhof Heimboldshausen nimmt der Triebfahrzeugführer des

Zugangsberechtigten ein Handsprechfunkgerät der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale beim Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen in Empfang.

Der Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen fordert die Zustimmung zur Einfahrt in die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG auf Gleis 21 über Rangierfunk oder Fernsprecher beim Bahnbetrieb der K+S MINAG ein. Der Bahnbetrieb der K+S MINAG fordert ihrerseits die Zustimmung zur Einfahrt in das Terminal sowie das zugewiesene Gleis über Rangierfunk oder Fernsprecher bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale ein. Nach erfolgter Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale zur Einfahrt in das Terminal erteilt der Bahnbetrieb der K+S MINAG dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen die Zustimmung zur Einfahrt auf Gleis 21 und das zugewiesene Gleis im Terminal über Rangierfunk oder Fernsprecher mit. Der Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen teilt dem Zugangsberechtigten die Zustimmung zur Einfahrt auf Gleis 21 und das zugewiesene Gleis im Terminal über Rangierfunk mit.

Nach erfolgter Zustimmung des Fahrdienstleiters des DB-Bahnhofs Heimboldshausen fährt der Zugangsberechtigte als Rangierabteilung auf Gleis 21 ein, bedient in km 0,451 die EOW-Anlage 202 und ggf. anschließend EOW-Anlage 203 in km 0,453 über Schlagtaster (siehe Anlage 2 zu diesen NBS) und fährt in das zugewiesene Gleis des Terminals ein. Der Zugangsberechtigte meldet die vollständige Einfahrt der Rangierabteilung in das Terminal und die Räumung von Gleis 21 an die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale über Rangierfunk. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale meldet dem Bahnbetrieb der K+S MINAG über Rangierfunk oder Fernsprecher die Einfahrt des Zugangsberechtigten in das Terminal und die Freigabe von Gleis 21.

Bei **Ausfahrten der Triebfahrzeuge oder Umfahrfahrten der Triebfahrzeuge außerhalb des Terminals über die Weiche 102 und Gleis 21** der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG fordert der Zugangsberechtigte die Zustimmung der Fahrt über Rangierfunk bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale an. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale holt sich über Rangierfunk oder Fernsprecher die Zustimmung zur Umfahrung oder Ausfahrt aus dem Terminal in die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG auf Gleis 21 und Weiterfahrt in Richtung DB-Bahnhof Heimboldshausen ein.

Nach erfolgter Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale bedient der Zugangsberechtigte die technisch gesicherte BÜ-Anlage in km 1,047 über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS) und fährt über die Weiche 206 und über die Weiche 102. Das EVU stellt bei Erfordernis die handgestellte Weiche 206.

Das EVU bedient die Weiche 102 per Hand in Richtung Gleis 21, überfährt die Weiche 102 und hält an. Danach stellt das EVU die Weiche 102 wieder in Grundstellung. Das EVU bedient bei Erfordernis die Weiche 101 per Hand in Richtung Weiche 102, über-

fährt die Weiche 101 und fährt über Gleis 21 in Richtung DB-Bahnhof Heimbildshausen. Vor dem BÜ in km 1,047 hält das EVU an und bedient die Anlage über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS).

Der Zugangsberechtigte setzt über Gleis 21 seine Ausfahrt in Richtung DB-Bahnhof Heimbildshausen fort. Vor Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimbildshausen ist ggf. vor dem Wartezeichen (Ra 11, Rsig 2 y) in km 18,743 des DB-Bahnhofs Heimbildshausen zu halten. Die Zustimmung zur Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimbildshausen erfolgt mittels Signal Sh 1. Der Zugangsberechtigte bestätigt die Einfahrt der Rangierabteilung in den DB-Bahnhof Heimbildshausen und die vollständige Räumung von Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG über Rangierfunk. Abschließend übergibt der Triebfahrzeugführer des Zugangsberechtigten dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimbildshausen das zuvor ausgehändigte Handsprechfunkgerät.

Abweichend gilt für Umfahrfahrten über die Weiche 202 wieder in das Terminal das Verfahren wie folgt: Nach Halt hinter EOW-Anlage 202 (in Richtung DB-Bahnhof Heimbildshausen) in km 0,451 wechselt die Rangierabteilung die Fahrtrichtung, bedient in km 0,451 die EOW-Anlage 202 und ggf. anschließend EOW-Anlage 203 in km 0,453 über Schlagtaster (siehe Anlage 2 zu diesen NBS) und fährt in das zugewiesene Gleis des Terminals ein. Der Zugangsberechtigte meldet die vollständige Einfahrt der Rangierabteilung in das Terminal und die Räumung von Gleis 21 an die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale über Rangierfunk. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale meldet dem Bahnbetrieb der K+S MINAG über Rangierfunk oder Fernsprecher die Einfahrt des Zugangsberechtigten in das Terminal und die Freigabe von Gleis 21.

Bei **Umsetzfahrten von Triebfahrzeugen und einzelnen Waggons innerhalb des Terminals zwischen Gleis 202 und Gleis 203 über die Weiche 206** fordert der Zugangsberechtigte die Zustimmung der Fahrt über Rangierfunk bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale an. Nach erfolgter Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale bedient der Zugangsberechtigte die technisch gesicherte BÜ-Anlage in km 1,047 über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS) und fährt über die Weiche 206 und hält an. Der Zugangsberechtigte stellt die handgestellte Weiche 206 und fährt zurück in das zugewiesene Gleis.

Bei **Umsetzfahrten von Triebfahrzeugen mit einzelnen Waggons über die Weiche 206 und über die Grenze der Grubenanschlussbahn (Weiche 102, 56, 57 und 58 in die Gleise 44,45 und 46)** der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG fordert der Zugangsberechtigte die Zustimmung der Fahrt über Rangierfunk bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale an. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale holt sich über Rangierfunk oder Fernsprecher die Zustimmung zur Umfahrung oder Ausfahrt aus dem Terminal in die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG. Der Zugangsberechtigte bedient die technisch gesicherte BÜ-Anlage in km 1,047 über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS) und fährt über die Weiche 206 und über Weiche 102 bis zur Weiche 56 in das zugewiesene Gleis bis zum Schild mit der Aufschrift „Halt für EVU ohne Berechtigung“.

Der Zugangsberechtigte fährt zurück bis zur Weiche 206 stellt die handgestellte Weiche 206 und bedient die technisch gesicherte BÜ-Anlage in km 1,047 über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS) und fährt über die Weiche 206 in das zugewiesene Gleis.



Bei **Umfahrungsfahrten von Triebfahrzeugen innerhalb des Terminals über die Weiche 206, Gleis 202 oder Gleis 203 sowie Weiche 203 und ggf. Weiche 202** fordert der Zugangsberechtigte die Zustimmung der Fahrt über Rangierfunk bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale an. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale holt sich über Rangierfunk oder Fernsprecher die Zustimmung zur Umfahrung beim Bahnbetrieb der K+S MINAG. Nach erfolgter Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale bedient der Zugangsberechtigte die technisch gesicherte BÜ-Anlage in km 1,047 über Schlüsselschalter (siehe Anlage 3 zu diesen NBS) und fährt über die Weiche 206 und hält an. Der Zugangsberechtigte stellt die handgestellte Weiche 206 und fährt zurück in das zugewiesene Umfahrgleis. Die EOW-Anlagen 202 und 203 werden bei Fahrten aus dieser Richtung (Fahrt vom Herzstück her) durch Befahren der Achszählpunkte automatisch umgestellt (siehe Anlage 2 zu diesen NBS). Für Umfahrungsfahrten über die Weiche 203 und ggf. Weiche 202 gilt sodann das Verfahren wie für Einfahrten aus Richtung DB-Bahnhof Heimbaldshausen.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale meldet dem Bahnbetrieb der K+S MINAG über Rangierfunk oder Fernsprecher die Umfahrung des EVU innerhalb des Terminals und die Freigabe der Weiche 202 (bzw. Gleis 21).

Bei **Ausfahrten aus dem Terminal über die Weichen 203 und 202** fordert der Zugangsberechtigte die Zustimmung der Fahrt über Rangierfunk bei der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale an. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale holt sich über Rangierfunk oder Fernsprecher die Zustimmung zur Ausfahrt aus dem Terminal in die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG auf Gleis 21 und Weiterfahrt in Richtung DB-Bahnhofs Heimbaldshausen ein. Nach erfolgter Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale fährt der Zugangsberechtigte über die Weiche 203 und Weiche 202 auf

Gleis 21 ein. Die EOW-Anlagen 202 und 203 werden bei Fahrten aus dieser Richtung (Fahrt vom Herzstück her) durch Befahren der Achszählpunkte automatisch umgestellt (siehe Anlage 2 zu diesen NBS). Der Zugangsberechtigte setzt über Gleis 21 seine Ausfahrt in Richtung Bahnhof Heimboldshausen fort. Vor Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimboldshausen ist ggf. vor dem Wartezeichen (Ra 11, Rsig 2 y) in km 18,743 des DB-Bahnhofs Heimboldshausen zu halten. Die Zustimmung zur Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimboldshausen erfolgt mittels Signal Sh 1. Der Zugangsberechtigte bestätigt die Einfahrt der Rangierabteilung in den DB-Bahnhof Heimboldshausen und die vollständige Räumung von Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG über Rangierfunk. Abschließend übergibt der Triebfahrzeugführer des Zugangsberechtigten dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen das zuvor ausgehändigte Handsprechfunkgerät.

Bei Havariefällen, die vorgenanntes Bedienen der Anschlussanlage nicht ermöglichen und eine zusätzliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG erfordern, ist der EBL oder der Bahnbetrieb der K+S MINAG (Telefonnummer siehe Seite 3 dieser NBS) hinzu zu ziehen.

b) Zuständigkeiten der Zugangsberechtigten

Das Bewegen von Wagen und Triebfahrzeugen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale gestattet.

Alle Rangierabteilungen sind ausschließlich mit durchgehender Druckluftbremse und Bremsprobe zu fahren.

Die EOW-Anlagen werden vom Personal des jeweiligen Zugangsberechtigten bedient.

Die Wagen sind bei der Zustellung in die Gleise 202 und 203 gegen unbeabsichtigte Bewegungen zu sichern mit den von der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH zum Festlegen der Wagen bereitzustellenden Sicherungsmitteln.

Das Personal der Zugangsberechtigten hat bei Verlassen der Fahrzeuge Warnkleidung und Sicherheitsschuhe zu tragen. Personen dürfen nicht unter schwebende Lasten treten.

c) Zuständigkeiten Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH

Beim Bewegen von Eisenbahnfahrzeugen durch den Zugangsberechtigten hat die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH seine Gleise von Personen, Straßenfahrzeugen und sonstigen Hindernissen freizuhalten.

Bei der Lagerung von Gegenständen an der Eisenbahninfrastruktur des Terminals sind Abstände von mindestens 1,50 m in geraden und 1,80 m in gekrümmten Gleisen von der nächsten Schiene zu wahren. Gegenstände in der Nähe der Gleise sind so zu lagern, dass sie nicht in Bewegung geraten können und dadurch die vorgenannten Abstände unterschreiten.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH hat die Weichen und Spurrillen der Gleise von Laderückständen und von Schnee und Eis freizuhalten. Das gilt auch für die Rangierwege, die außerdem bei Glättegefahr zu streuen sind.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH stellt sicher, dass das Lichtraumprofil (mind. 5,30 m über Schienenoberkante) freigehalten wird.

Eisenbahnwagen dürfen während der Rangierarbeiten der EVU weder be- oder entladen noch verschoben werden.

4. Warnen der Mitarbeiter

Unmittelbar vor dem Befahren des Terminals wird die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale mittels Rangierfunk durch den Zugangsberechtigten verständigt.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale warnt alle im Gleisbereich eingesetzten Mitarbeiter.

5. Prüfen des Fahrweges/der Gleisanlagen

Das Rangierpersonal des Zugangsberechtigten hat während der Bedienung die Fahrwegbeobachtung durchzuführen.

6. Geschwindigkeit beim Rangieren

Die Rangiergeschwindigkeit beträgt maximal 25 km/h. Dies gilt für alle Rangierfahrten zwischen dem DB-Bahnhof Heimboldshausen und dem Terminal sowie innerhalb des Terminals.

7. Rangierseite

Als Rangierseite wird die in Fahrtrichtung vom DB-Bahnhof Heimboldshausen in Richtung Terminal rechte Seite festgelegt.

8. Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Wagen sind an die durchgehende Hauptluftleitung und Bremsleitung anzuschließen. Die Bremsen sind einzuschalten und die vereinfachte Bremsprobe ist durchzuführen.

9. Befahren von Bahnübergängen

Der öffentliche Bahnübergang in km 0,180 ist in beide Richtungen nichttechnisch – mit Andreaskreuzen und Pfeiftafel – gesichert.

Der BÜ in km 1,047 ist durch Lichtzeichen mit Halbschranken gesichert (Bedienungsanweisung für die Bahnübergangssicherungsanlage siehe Anlage 3 zu diesen NBS).

10. Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen ist verboten.

11. Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

entfällt

12. Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

Zum Befüllen der Wagen mit Druckluft steht den Zugangsberechtigten eine ortsfeste Druckluftversorgungsanlage und das mobile Bremsprobegerät PDR1-N an Gleis 202 in Richtung DB-Bahnhof Heimbildshausen (blauer Container) zur Verfügung. Der Schlauchanschluss für das PDR1-N liegt etwa auf gleicher Höhe zwischen den Gleisen 202 und 203.

13. Bedienen der Verladeeinrichtungen

entfällt

14. Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Vgl. auch oben C. III. 3. b).

Das Triebfahrzeug ist durch den Triebfahrzeugführer des EVU von der Rangierabteilung abzukuppeln.

Abgestellte Fahrzeuge müssen mit der Druckluftbremse festgelegt werden. Außerdem müssen abgestellte Fahrzeuge wie folgt festgelegt werden.

1	2	3	4
Gleis	Maßgebende Neigung in ‰	Eine Hand- oder Feststellbremse anziehen für je angefangene ... t oder ... Achsen	
202	< 2,5	500	24
203	< 2,5	500	24

Alternativ kann eine Sicherung mittels Hemmschuhen erfolgen.

15. Bedienen von Nebenanschlüssen und Mitbenutzer

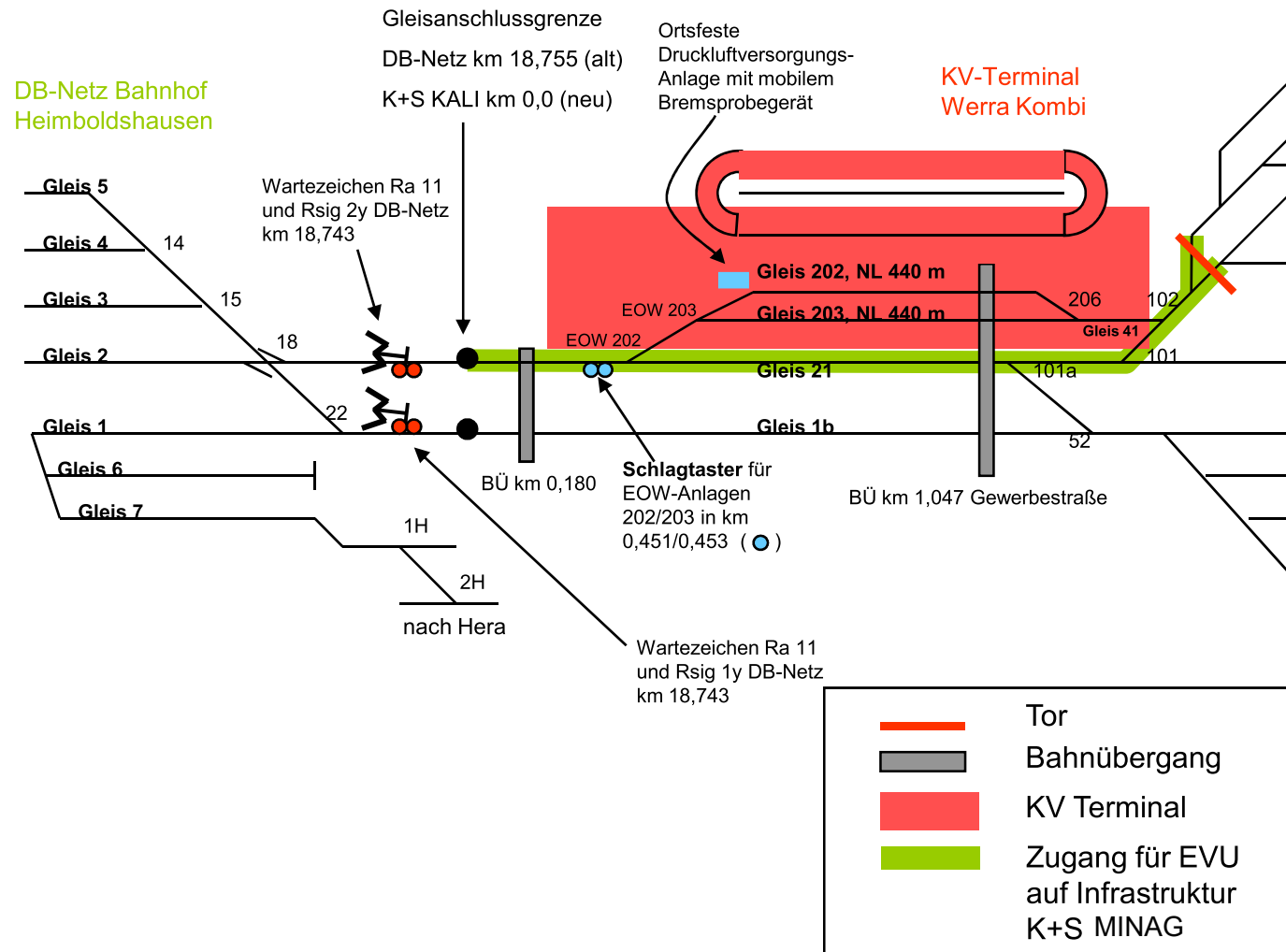
entfällt

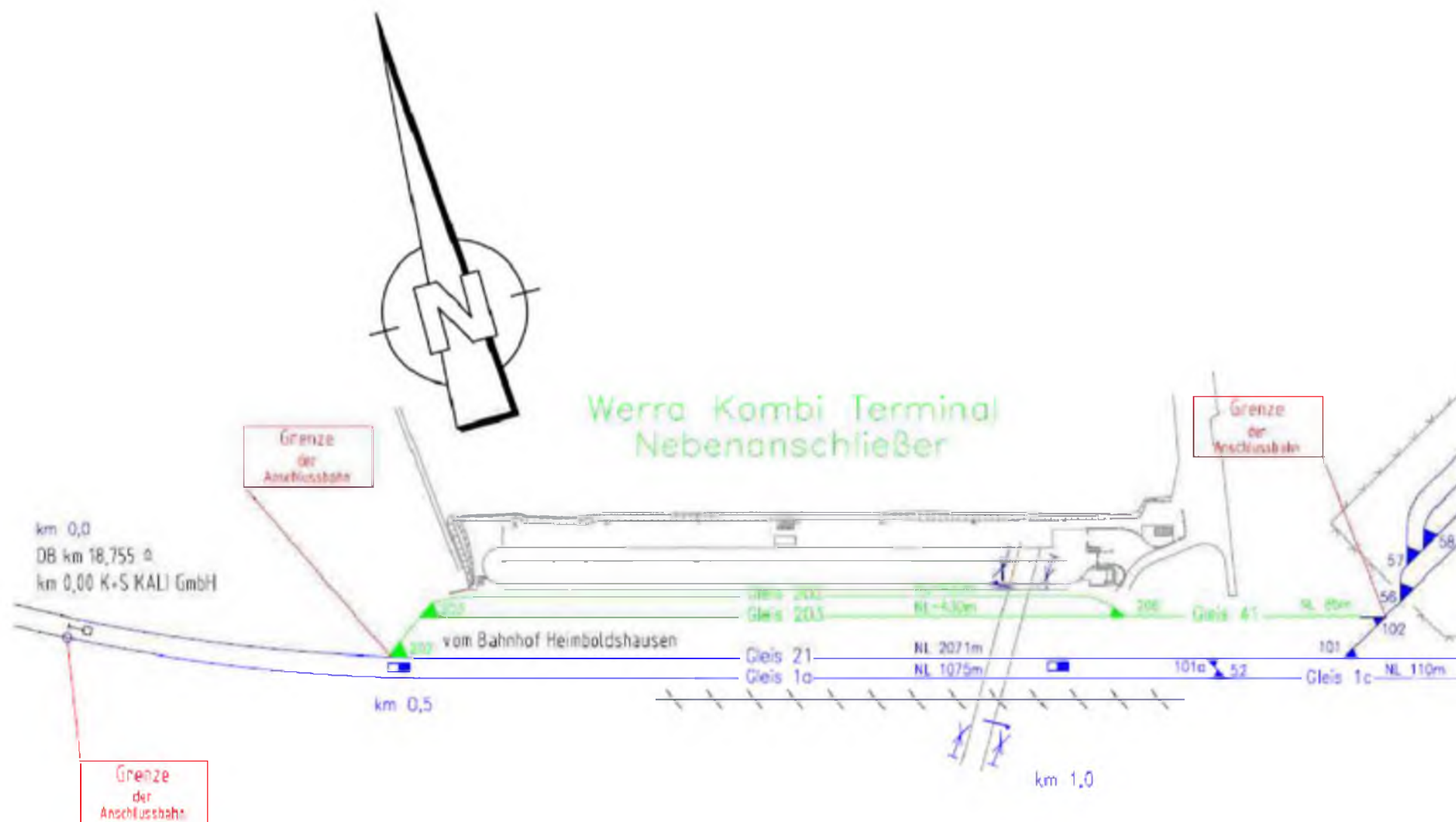
D. Anlagenverzeichnis

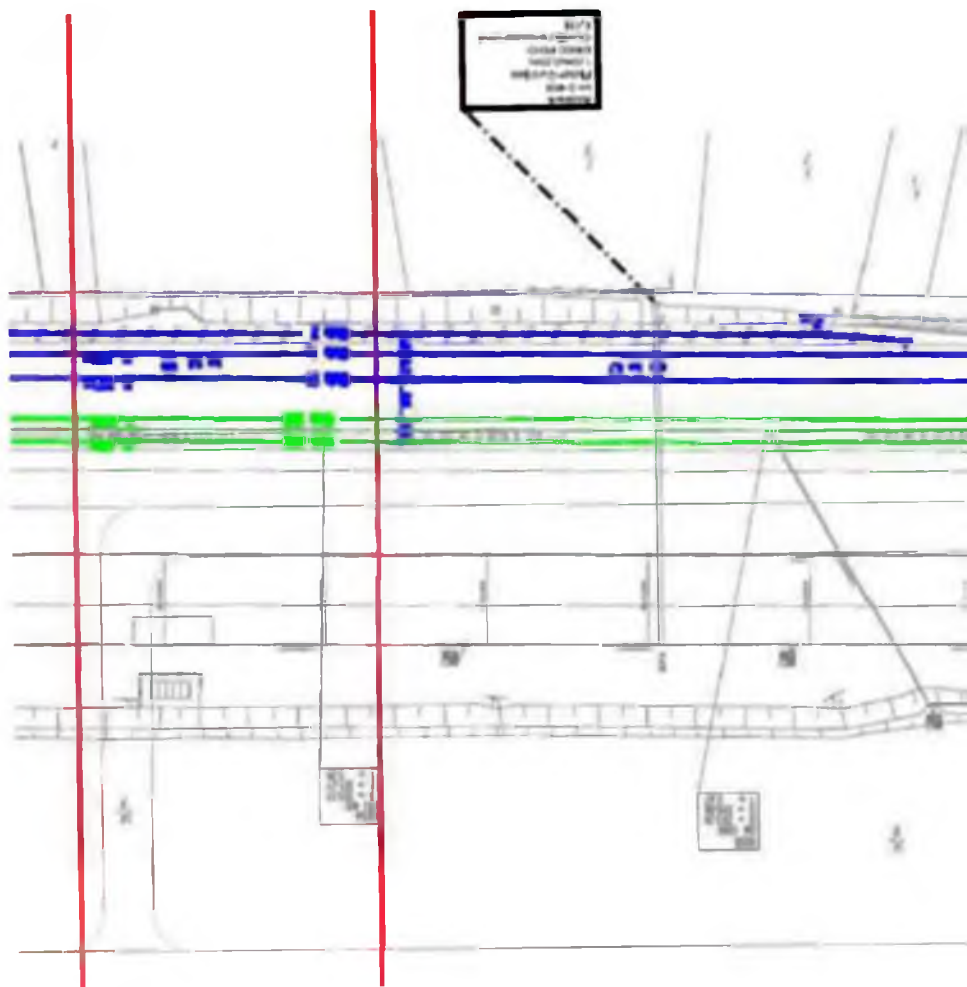
Anlage 1	Gleisskizze der Anlage/Lageplan
Anlage 2	Bedienungsanweisung für die elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) 202 und 203
Anlage 3	Bedienungsanweisung für die Bahnübergangssicherungsanlage in km 1,047
Anlage 4	Bahnhofsskizze Heimboldshausen
Anlage 5	Entgelte

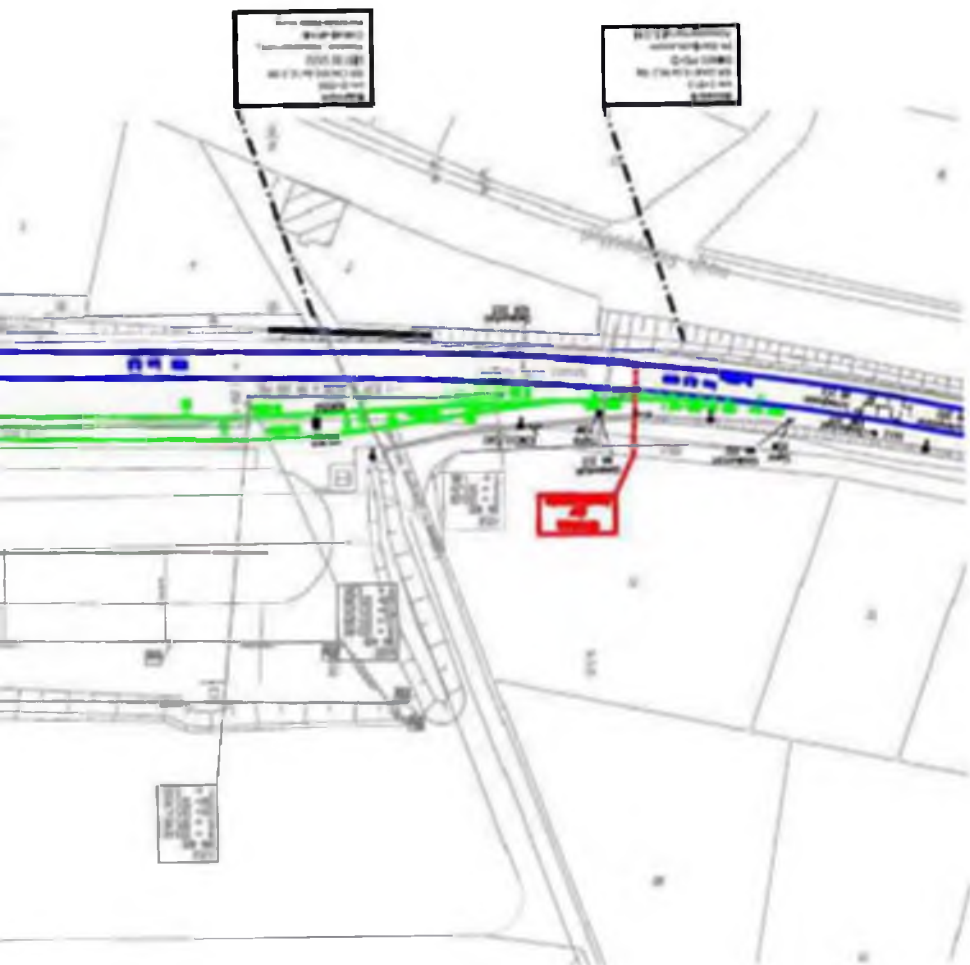
Anlage 1

der Nutzungsbedingungen (NBS) des KV-Terminals Werra Kombi in Philippsthal-Heimboldshausen











Anlage 2 der Nutzungsbedingungen (NBS) des KV-Terminals Werra Kombi in Philippsthal-Heimboldshausen

Bedienungsanweisung für die elektrisch ortsgestellten Weichen (EOW) 202 und 203 im Bereich der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG

1. Vorbemerkungen

Diese Bedienungsanweisung beschreibt die EOW-Anlage Weiche 202 und 203. Diese Weichen sind bei Fahrten zum und vom KV-Terminal Werra Kombi über die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG

2. Allgemeines, Lage im Netz

Die EOW 202 und 203 sind ortsgestellte Weichen mit elektrischem Antrieb. Die Umstellung wird ausgelöst durch Bedienhandlungen des Rangierpersonals oder fahrzeugbewirkt durch Gleisschaltmittel.

Die EOW 202 befindet sich im km 0,475 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG. Die EOW 203 schließt daran an. Über die betreffenden Weichen sind die Terminalgleise 202 und 203 an das Gleis 21 angebunden.

3. Bedien- und Anzeigeeinrichtungen

Die EOW-Anlage verfügt über nachstehende Bedieneinrichtungen, welche vom Rangierpersonal zu bedienen sind:

3.1 Vorgezogene Bedienstelle mit Schlagtaster (VB)

Die vorgezogenen Bedienstellen befinden sich für die EOW 202 im km 0,451 und für die EOW 203 im km 0,453. Die Bedienstellen verfügen über Schlagtaster in drei unterschiedlichen Höhen zur Umstellung der jeweiligen Weiche vom Führerraum des Triebfahrzeugs, vom Trittbrett eines Fahrzeugs oder vom Gleisfeld aus. Die Schlagtaster müssen mindestens 0,5 s und maximal 2 s und nur einmal betätigt werden.

3.2 Weichenhilfstaste (WHT)

Die Weichenhilfstaste befindet sich in der Fronttür des Weichenlagemelders in Form einer DB-Vierkant-Schließung. Die WHT dient zum Umstellen der entsprechenden Weiche bei belegtem Freimeldeabschnitt. Bei Bedienung der WHT bei einem frei gemeldeten Abschnitt, wird das zur Weiche gehörende Weichenpaar zusammen umgestellt.

Die EOW-Anlage W 202 / 203 umfasst folgende, vom Rangierpersonal zu beachtende Signal- und Anzeigeeinrichtungen.

3.3 Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM)

Am Weichenlage- und Ordnungsmelder wird durch die Signale Wn 1 oder Wn 2 als Lichtsignal angezeigt, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist und in welchem Zustand sie sich befindet.

Folgende Weichenlagen werden unterschieden:

- linke Endlage
- rechte Endlage
- keine Endlage (Umlauf, Schwergang bzw. Störung)

2.3.1 Ordnungsmelder

Der Signalgeber im Schnittpunkt von Vertikale und Horizontale ist der Ordnungsmelder. Er zeigt an, ob die Weiche die gewünschte Endlage erreicht hat. Der Ordnungsmelder zeigt während des Weichenumlaufs und bei Störungen weißes Blinklicht

2.3.2 Lagerneider

Der Lagerneider zeigt an, in welcher Lage sich die Weiche befindet. Während des Umstellvorgangs zeigt der Lagerneider weißes Blinklicht.

Bei Belegung des Freimeldeabschnittes der Weichen 202 und 203 werden die Lichtpunkte der zugehörigen Weichenlagemelder blau ausgeleuchtet. Die blaue Ausleuchtung signalisiert einen belegten Freimeldeabschnitt.

3. Zusatzeinrichtungen und Funktionalitäten

Bei den EOW 202 und 203 sind folgende technischen Funktionalitäten realisiert:

3.1 Freimeldung

Die EOW 202 und 203 besitzen einen gemeinsamen Freimeldeabschnitt, der durch die Achszählpunkte KWE 202, KGR 202, KGL 203 und KGR 203 begrenzt wird (vgl. Lageplan Anlage 1 zu den NBS). Die Grenzen des Freimeldeabschnittes sind durch Signal Ra 13 – Isolierzeichen – gekennzeichnet.

3.2 Automatische Umstellung von der stumpfen Seite

Werden die EOW 202 oder 203 vom Herzstück aus befahren, so werden diese bei Befahren des Achszählpunktes KGR 202, KGL 203 oder KGR 203 automatisch in die richtige Lage umgestellt.

3.3 Vorzugslage

Die Weichen 202 und 203 befinden sich in Grundstellung in der Vorzugslage

Weiche 202		Rechtslage
Weiche 203	-	Linkslage

Nach jedem Stellvorgang aus dieser Lage heraus und dem Belegen und Freifahren des Freimeldeabschnittes, wechseln die Weichen automatisch in die Vorzugslage.

3.4. Umstellschutz

Der gemeinsame Freimeldeabschnitt wirkt als Umstellschutz. Ist dieser Abschnitt mit Fahrzeugen belegt, so ist ein Umstellen durch Bedienung der Schlagtaster oder fahrzeugbewirkt nicht möglich.

4. Bedienhandlungen und Fahrwegbeobachtung

4.1 Fahrten aus Richtung Bf Heimboldshausen nach Gleis 21

Bei Fahrten nach Gleis 21 sind im Regelfall keine Bedienhandlungen erforderlich. Die Weiche 202 hat als Vorzugslage die Rechtslage (nach Gleis 21). Anhand des WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen.

4.2 Fahrten aus Richtung Bf Heimboldshausen nach Gleis 203

Bei Fahrten nach Gleis 203 sind durch Bedienen der Schlagtaster an der VB 202 und VB 203 die Weichen 202 in Linkslage und 203 in Rechtslage umzustellen. Anhand der jeweiligen WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen.

4.3 Fahrten aus Richtung Bf Heimboldshausen nach Gleis 202

Bei Fahrten nach Gleis 202 ist durch Bedienen des Schlagtasters an der VB 202 die Weiche 202 in Linkslage umzustellen. Für die Weiche 203 ist keine Bedienhandlung erforderlich, da die Vorzugslage die Linkslage (nach Gleis 202) ist. Anhand des WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen.

4.4 Fahrten aus Gleis 21 in Richtung Heimboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 21 in Richtung Bf Heimboldshausen befindet sich die Weiche 202 in ihrer Vorzugslage. Anhand des WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen.

4.5 Fahrten aus Gleis 203 in Richtung Heimboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 203 in Richtung Bf Heimboldshausen werden die Weichen 202 und 203 durch Befahren des Achszählpunktes KGL 203 oder KGR 203 automatisch umgestellt. Anhand des jeweiligen WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weichen festzustellen.

4.6 Fahrten aus Gleis 202 in Richtung Heimboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 202 in Richtung Bf Heimboldshausen befindet sich die Weiche 203 in ihrer Vorzugslage und die Weiche 202 wird automatisch durch Befahren des Achszählpunktes KGR 203 oder KGL 203 umgestellt. Anhand des jeweiligen WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weichen festzustellen.

5. Maßnahmen bei Unregelmäßigkeiten

5.1 Weiche stellt sich bei Befahren vom Herzstück (siehe Abschnitt 4.4 bis 4.6) nicht automatisch um, WLM zeigt weißes Licht

Stellt sich die EOW beim Befahren vom Herzstück nicht automatisch um und zeigt der WLM weißes Licht, so ist vor der betreffenden Weiche anzuhalten und die Weiche mittels der Weichenhilfstaste (WHT) umzustellen. Anhand des WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen.

5.2 Weiche stellt sich bei Befahren vom Herzstück (siehe Abschnitt 4.4 bis 4.6) nicht automatisch um, WLM zeigt blaues Licht

Stellt sich die EOW beim Befahren vom Herzstück nicht automatisch um und zeigt der WLM blaues Licht (= Achszählkreis besetzt), so ist vor der betreffenden Weiche anzuhalten. Es ist durch Hinsehen das Freisein der beweglichen Teile der Weiche von Fahrzeugen festzustellen. Die Weiche ist mittels der Weichenhilfstaste (WHT) umzustellen. Anhand des WLM ist durch das Rangierpersonal die richtige Stellung der Weiche festzustellen. Die Feststellung des Freiseins des Fahrwegs von Fahrzeugen ist hiervon unbenommen.

5.3 Weichenlage- und Ordnungsmelder zeigt weißes Blinklicht

Zeigt der WLM dauerhaft weißes Blinklicht, ist die Weiche gestört. Die Weiche darf nicht befahren werden. Es ist die Rangieraufsicht Gitterweiche zu verständigen. Die Rangieraufsicht legt weitere Maßnahmen fest.

5.4 Melden

Sämtliche Unregelmäßigkeiten sind der Rangieraufsicht Gitterweiche zu melden (Telefon +49 6620 79 1419).

Anlage 3

der Nutzungsbedingungen (NBS) des KV-Terminals Werra Kombi in Philippsthal-Heimboldshausen

Bedienungsanweisung für die Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) in km 1,047 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG

0 Vorbemerkungen

Diese Bedienungsanweisung beschreibt nicht die gesamte Anlage des BÜ km 1,047. Die Bedienungsanweisung bezieht sich ausschließlich auf den Anlagenteil, der bei den Fahrten zum und vom KV-Terminal Werra Kombi über die Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG zu bedienen ist.

Fahrten zum Terminal erfolgen vom DB-Bahnhof Heimboldshausen über Gleis 21 nach Gleis 202 oder 203.

Fahrten aus dem Terminal erfolgen in Richtung DB-Bahnhof Heimboldshausen aus den Gleisen 21, 202 oder 203.

1 Grundsätze, Bauart, Lage des BÜ

1.1 Lage

Der Bahnübergang (BÜ) der Gemeindestraße in km 1,047 der Eisenbahninfrastruktur der K+S MINAG ist durch Lichtzeichen mit Halbschranken und Fußwegschranke gesichert.

Die Einschaltung erfolgt mittels Einschalttaste (vgl. nachfolgende Abbildung).



Die Ausschaltung erfolgt nach Freifahren der Ausschaltsschleifen. Bei längeren Rangierarbeiten im BÜ-Bereich kann eine Dauereinschaltung mittels Rangierschalter vorgenommen werden.

1.2 Vorhandene Signalanlagen

Für Fahrten zum und vom Terminal sind keine BÜ-Signalanlagen vorhanden.

1.3 Handschaltseinrichtungen

Zum Bedienen der Handschaltseinrichtungen ist der Rangierschlüssel DB 21 zu verwenden.

Folgende Handschaltseinrichtungen werden im Bereich des BÜ km 1,047 verwendet:

Einschalttasten (ET)

Mit der Einschalttaste wird der BÜ unmittelbar vor Befahren eingeschaltet. Die Ausschaltung erfolgt selbsttätig, sobald der BÜ befahren und freigefahren ist.

Rangierschalter (RS)

Der Rangierschalter wird verwendet, wenn im BÜ-Bereich umfangreichere Rangierarbeiten durchzuführen sind, z.B. Rangieren mit mehreren Rangierbewegungen. Der RS wirkt gleisneutral. Ein- und Ausschaltvorgänge anderer Fahrten werden nicht beeinflusst. Der RS ist mit einer Kontrolllampe ausgerüstet. Durch Umdrehen des Rangierschlüssels wird die BÜSA eingeschaltet. Die vollständige Sicherung wird durch die Kontrolllampe im RS angezeigt. Der Schlüssel ist solange im RS zu belassen, bis das Rangieren über den BÜ beendet ist. Durch Zurückdrehen und Entnahme des Schlüssels wird die Anlage ausgeschaltet.

Überwachungslampe (ÜL)

Das Blinken der Überwachungslampe zeigt die ordnungsgemäße Sicherung des BÜ nach einer erfolgten Einschaltung an.

1.4 Grundsätze bei der Bedienung des BÜ

Der BÜ darf nur befahren werden, wenn er gesichert ist. Ein Befahren ohne Sicherung ist unzulässig.

Nach dem Befahren des BÜ sind die Ausschaltsschleifen vollständig zu räumen. Zur besseren Erkennbarkeit der Ausschaltsschleife sind die Schwellen in diesem Bereich gelb markiert.

Es sind die dem Gleis zugeordneten Handschaltseinrichtungen zu bedienen. Diese befinden sich – sofern nicht anders angegeben – in der Regel rechts vom zugehörigen Gleis.

Das Bedienen einer anderen als der dem Gleis zugeordneten Einrichtung führt zu einer Störung der Anlage und ist daher nicht vorzunehmen.

Die Einschaltung des BÜ durch Bedienen einer Einschalttaste wirkt jeweils nur für eine Fahrt. Ein Nachfahren mit einer weiteren Rangierfahrt auf dieselbe Einschaltung ist nicht zulässig. Für jede nachfolgende Rangierfahrt ist eine erneute Einschaltung erforderlich, nachdem die erste Rangierfahrt den BÜ geräumt und ausgeschaltet hat.

2 Bedienung der BÜSA bei Durchführung der Rangierfahrten

2.1 Fahrten von Bf Heimboldshausen in die Terminalgleise 202 und 203

Fahrten aus Richtung Heimboldshausen über die Weichen 202 / 203, die in den Terminalgleisen 202 und 203 enden, haben spätestens vor dem BÜ km 1,047 anzuhalten.

2.2 Fahrten aus den Terminalgleisen 202 und 203 in Richtung Weiche 206 und Weiche 102

Bei Fahrten aus den Terminalgleisen 202 und 203 in Richtung Weiche 206/102 ist der BÜ durch Bedienen der jeweiligen Einschalttaste ET/ÜL1c2 bzw. ET/ÜL1c1 einzuschalten (vgl. den Lageplan Anlage 1 zu den NBS). Die Sicherung des BÜ wird durch Blinken der Überwachungslampe ÜL an der jeweiligen Einschalttaste angezeigt. Die ET/ÜL 1c2 befindet sich links vom zugehörigen Gleis 202.

Die Ausschaltung des BÜ erfolgt nach Befahren und anschließendem Freifahren der Ausschaltschleifen FS 3c2/FS 13c bzw. FS3c1/FS13c.

2.3 Fahrten aus Richtung Weiche 206 und Weiche 102 in Richtung Heimboldshausen

Bei Fahrten aus Richtung Weiche 206 / 102 ist der BÜ durch Bedienen der Einschalttaste ET/ÜL 2c bzw. ET/ÜL 1b (wenn über Weiche 102 und 101 nach Gleis 21 gefahren wird) unmittelbar vor dem BÜ km 1,047 einzuschalten. Die Sicherung des BÜ wird durch Blinken der Überwachungslampe ÜL an der Einschalttaste angezeigt.

Die Ausschaltung des BÜ erfolgt nach Befahren und anschließendem Freifahren der Ausschaltschleifen FS 13c/FS 3c oder FS 3c1 bzw. FS 13b/FS 3b.

2.4 Rangierschalter

Der Rangierschalter befindet sich unmittelbar am BÜ km 1,047 auf der bahnrechten Seite (vom DB-Bahnhof Heimboldshausen in Richtung Terminal). Mit Betätigen des Rangierschalters wird der BÜ dauerhaft eingeschaltet. Die Sicherung wird durch weißes Blinklicht an der Überwachungslampe angezeigt. Die Einschaltung wirkt so lange sich der Schlüssel im Rangierschalter befindet. Für die Rücknahme der Einschaltung ist der Schlüssel zurück zu drehen und zu entnehmen. Die Ausschaltung wird nur wirksam, wenn keine weitere Einschaltung vorliegt.

3 Verhalten bei Unregelmäßigkeiten

3.1 Überwachungslampe ÜL bei unmittelbar vor dem BÜ angebrachter Einschalttaste blinkt nicht

Blinkt die Überwachungslampe der unmittelbar vor dem BÜ angebrachten Einschalttasten ET/ÜL 1c1, ET/ÜL 1c2, ET/ÜL 1b und ET/ÜL 2c nicht innerhalb von 20s nach dem Bedienen der Einschalttaste, darf der BÜ befahren werden, wenn festgestellt wurde, dass eines der Straßensignale rot leuchtet und die Schrankenbäume gesenkt sind. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, ist nach Absatz 3.2 ff. zu verfahren.

3.2 Technische Sicherung nicht möglich

Wird das Triebfahrzeug funkferngesteuert oder ist ein Rangierleiter, Rangierer oder Rangierbegleiter anwesend, darf der BÜ mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden, wenn

der BÜ durch Posten gesichert und die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, ist der BÜ schnellstens zu räumen.

3.3 Verhalten des Postens

Der Posten muss sich zur Sicherung des Bahnübergangs mit der Brust oder dem Rücken dem Straßenverkehr zugewandt, gut sichtbar auf der Straße aufstellen und die Zeichen

- „Anhalten" (Hochheben eines ausgestreckten Arms)

und anschließend

- „Halt" (seitliches Ausstrecken eines Arms oder beider Arme)

geben.

Muss der Posten den Straßenverkehr aus beiden Richtungen anhalten, hat er den Fahrer des zuerst angehaltenen Fahrzeugs zum weiteren Halten aufzufordern, ehe er sich der anderen Seite des Bahnübergangs zuwendet.

Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sind die Zeichen mit rot leuchtender Handleuchte nach beiden Straßenrichtungen zu geben. Für das Geben der Tageszeichen ist – soweit vorhanden – eine weiß-rot-weiße Signalfahne zu benutzen.

Das „Halt"-Zeichen ist so lange zu geben, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat. Anschließend darf der Posten den BÜ verlassen. Bei starkem Verkehrsaufkommen auf der Straße ist die Sicherung mit zwei Posten durchzuführen.

3.4 Triebfahrzeugführer allein

Wird das Triebfahrzeug nicht gesteuert und es ist kein Rangierleiter, Rangierer oder Rangierbegleiter anwesend, sind vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 zu warnen. Danach darf mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang gefahren werden.

Wenn das erste Fahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat, ist der BÜ schnellstens zu räumen.

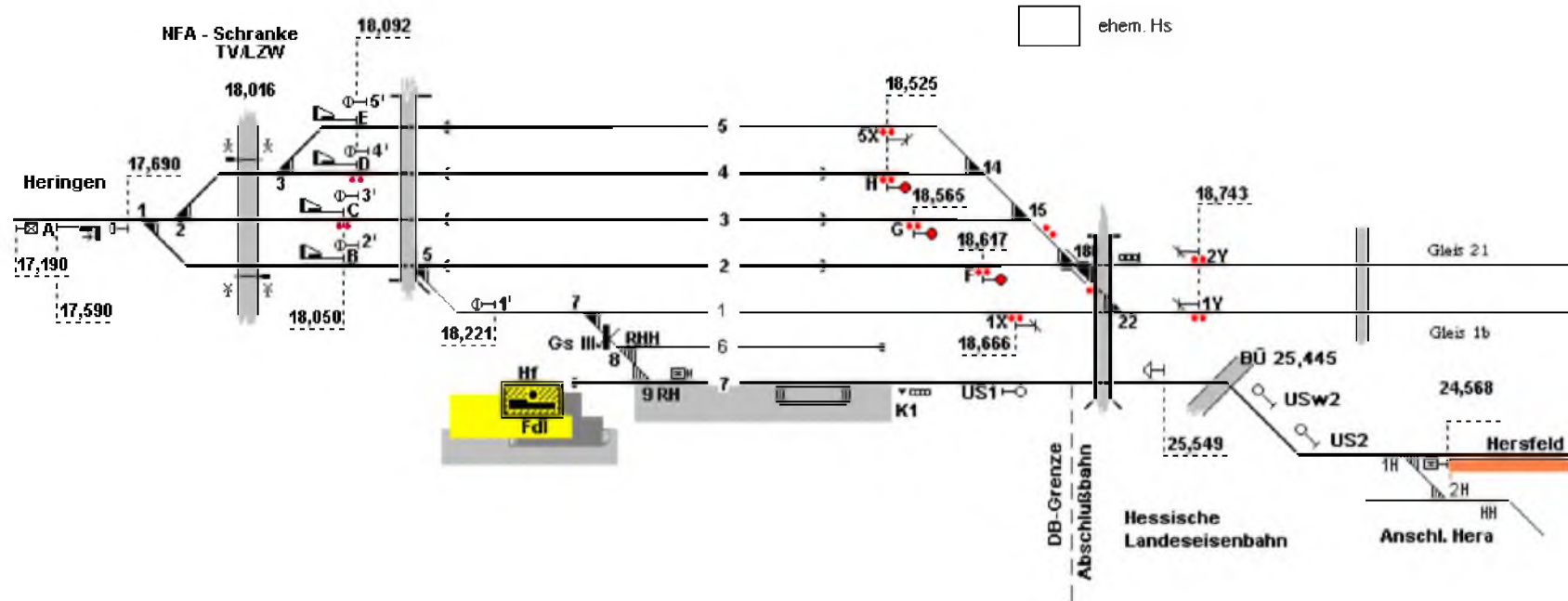
3.5 Melden

Zeigt eine Überwachungslampe nach Bedienen der Einschalttaste kein weißes Blinklicht oder sind andere Handschaltseinrichtungen gestört, ist dieses der Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale zu melden. Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale meldet die Störung dem Bahnbetrieb der K+S MINAG (Rangieraufsicht Gitterweiche).

Anlage 4 der Nutzungsbedingungen (NBS) des KV-Terminals Werra Kombi in Philippsthal-Heimboldshausen

Bf Heimboldshausen

FHBH



Heimboldshausen gültig ab 13.12.2009

Anlage 5
der Nutzungsbedingungen (NBS) des KV-Terminals Werra Kombi in
Philippsthal-Heimboldshausen

Entgelte

Bahnbezogene Leistungen und Entgelte

1.	Schieneneingang – (Zwischenabstellung) – Straßenausgang, je Ladeeinheit	22,00 €
2.	Straßeneingang – (Zwischenabstellung) – Schienenausgang, je Ladeeinheit	22,00 €
3.	Aufschlag zum Regelumschlagentgelt für Zwischenabstellung von Sattelanhängern oder Wechselbehältern auf Stützfüßen bei Straßen- bzw. Schieneneingang je Ladeeinheit	17,00 €
4.	a) Hübe mit Reachstacker (einfach, anlassbezogen nach Auftrag) je Ladeeinheit	22,00 €
	b) Terminalumfuhren mit Reachstacker je Ladeeinheit	25,00 €
5.	Check-in /Check-out im Schieneneingang/-ausgang (Eingangs und Versandkontrolle der Container/Tragwagen nach Avis, Herstellung der Verladebereitschaft am Tragwagen durch bauartbedingtes Bedienen von Festlege-Einrichtungen (Stützbock/Aufsetzapfen) und Zuordnung der LE auf die Tragwagen)	5,00 €
6.	Gleisnutzungsgebühr je Einfahrt entsprechend der NBS (B IV. Nr.1):	
	a) Wagengruppe (Zuglänge bis 430 Meter)	100,00 €
	b) Ganzzug (Zuglänge mehr als 430 Meter)	200,00 €
	c) Einzeltragwagen je Wagen	15,00 €
7.	Vorhaltung der Bremsprobeanlage (Druckluftanlage) je Einfahrt	30,00 €
8.	Vermittlung von Ortskenntnissen pro angefangene Stunde (bei Ersteinfahrt)	57,50 €
9.	Gefahrgutpönale je angebrochenem Kalendertag und Ladeeinheit	25,00 €
10.	Änderung der Auftragsdaten je Änderungsauftrag und Ladeeinheit (nur Datenänderung)	9,00 €

Abstellentgelte /sonstige Entgelte

1.	Pauschale für Abstellung + Lagerung von stapelbaren Einheiten je TEU für Eingangstag plus 6 Tage	5,00 €
2.	a) Ab 8. Tag Umstellung ins Leer-/Lastlager	25,00 €
	b) Abstellentgelt je Tag und TEU	2,50 €
3.	Solasverwiegung (mit Papierbeleg bzw. Pdf-Datei) je Verwiegung	35,00 €
4.	Versiegeln von Containern :	
	a) Siegel außer Haus mitgeben je Siegel	10,00 €
	b) Versiegeln je Siegel	15,00 €