

## **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtung**

**der Seehafen Stralsund GmbH**

### **II. Besonderer Teil**

**Stand: Januar 2011**

## **Gliederung**

0. Verzeichnis der Abkürzungen
1. Anwendungsbereich
2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur
  - 2.1. Lage der Eisenbahninfrastruktur Nordhafen
  - 2.2. Lage der Eisenbahninfrastruktur Südhafen
  - 2.3. Gleisanlagen
3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur
4. Hafensicherheit
5. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenkapazität
  - 5.1. Kapazitätsmerkmale
  - 5.2. Kapazitätzuweisung
  - 5.3. Bedienung von zwei oder mehreren EVU
  - 5.4. Nutzungseinschränkungen
  - 5.5. Arbeitszeiten
  - 5.6. Erwerb der Ortskenntnis
6. Entgeltgrundsätze
  - 6.1. Bemessungsgrundlagen
  - 6.2. Entgeltbestandteile
7. Notfallmanagement
8. Kontakte
9. Veröffentlichung

**0. Verzeichnis der Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AT	Allgemeiner Teil
BOA	Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
BÜ	Bahnübergang
ca.	cirka
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ISPS	International Ship And Port Facility Security Code
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pkt.	Punkt
SHS	Seehafen Stralsund GmbH
usw.	und so weiter
VWS	Volkswerft Stralsund GmbH

## 1. Anwendungsbereich

In Ergänzung der NBS-AT setzt die SHS den nachstehenden „Besonderen Teil“ (BT) in Kraft. Die SHS ist die Eigentümerin und Betreiberin des öffentlichen Seehafens und der Eisenbahninfrastruktur. Es handelt sich hierbei um eine Serviceeinrichtung gemäß § 2 Abs. 3c, 8 AEG. Die SHS ist im Besitz einer behördlichen Genehmigung zur Betriebsaufnahme auf ihrer Eisenbahninfrastruktur.

## 2. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

Die Anschlussbahn gliedert sich in zwei Betriebsteile auf, in den Bereich Nordhafen und den Bereich Südhafen. Beide Teile sind getrennte Anlagen, die aber von der gleichen Güterverkehrsstelle Stralsund Rügendamm bedient werden und untereinander gleistechnisch Verbindung haben. Ein Lageplan ist Anlage der Dienstordnung.

### 2.1. Lage der Eisenbahninfrastruktur Nordhafen

Die Anschlussbahn ist eine Hauptanschlussbahn. Sie schließt im Bahnhof Stralsund Rügendamm an den Fahrweg DB Netz an. Die Grenze der Anschlussbahn ist der Weichenanfang W 326. Die Anschlussbahn der SHS hat einen Nebenanschließer und mehrere Mitbenutzer.

### 2.2. Lage der Eisenbahninfrastruktur Südhafen

Die Anschlussbahn ist eine Nebenanschlussbahn im Hauptanschluss Volkswerft Stralsund GmbH (VWS). Die Hauptanschlussbahn schließt im Bahnhof Stralsund Rügendamm an den Fahrweg DB Netz an. Die Grenze der Anschlussbahn des Hauptanschließers ist der Weichenanfang W 324. Die SHS hat 2 Grenzen zum Hauptanschließer: das südliche Hallentor der Halle 1 und der Weichenanfang W 1.

### 2.3. Gleisanlagen

Die zulässige Achslast beträgt 22,5 t. Der Gleisbereich in beiden Teilen der Anschlussbahn ist zum Teil ausgeplattet / eingepflastert und teilt somit den Fahrweg mit dem Straßenverkehr. Das Zuführungsgleis zur VWS führt gemeinsam mit der Straße, es besteht kein separater Gleiskörper, in Tunnellage unter dem Bahnhof Stralsund Rügendamm hindurch.

## 3. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

- 3.1. Innerhalb der Anschlussbahn erfolgt die Betriebsführung nach den Grundsätzen der BOA.
- 3.2. Grundlage für das Betreiben der Anschlussbahn ist die „Dienstordnung“, die jedem EVU zur Verfügung gestellt wird.
- 3.3. Die Eisenbahninfrastruktur besitzt keine Streckengleise. Alle Fahrten erfolgen als Rangierfahrt mit eigenen Triebfahrzeugen und eigenem Rangierpersonal des den Antrag stellenden EVU. Das Zweibegefahrzeug - Unimog - der SHS kann nur in Ausnahmefällen, wenn kein eigener Bedarf besteht, zum Einsatz kommen. Die Gleise in der Anschlussbahn sind nicht elektrifiziert. Der Einsatz der E – Traktion im Rangierdienst ist somit nicht möglich.
- 3.4. Beim Rangieren wird auf Sicht gefahren, mit Hindernissen im Rangierweg muss stets gerechnet werden.

- 3.5. Die Anschlussbahn besitzt ausschließlich Handweichen. Die Rangierer der EVU sind für die Endlage der zu befahrenden Weichen verantwortlich und überprüfen diese vor dem ersten Befahren. Nach Beendigung der Nutzung der Gleisanlagen sind die Weichen in die festgelegte Grundstellung zu legen und wo gefordert, entsprechend zu sichern.

#### **4. Hafensicherheit**

- 4.1. Die Eisenbahninfrastruktur liegt im unmittelbaren Hafengebiet und fällt somit unter den Anwendungsbereich des ISPS-Codes. Die EVU haben den Anweisungen der SHS Folge zu leisten, um die festgeschriebenen Maßnahmen für die Gefahrenabwehr im Hafengebiet umzusetzen. In der Dienstordnung sind entsprechende Regelungen über die Bedienung der Sicherungsanlagen (Gleistore) enthalten.
- 4.2. Die SHS trägt dafür Sorge, dass sich die Eisenbahninfrastruktur in einem ordnungsgemäßen, betriebs- und arbeitssicheren Zustand befindet.
- 4.3. Zustellgleise und Fahrwege werden während der Bedienungszeit freigehalten.
- 4.4. Die Rangiererwege werden verkehrssicher gehalten.
- 4.5. Die SHS stellt sicher, dass die Gleis- und Hallentore sich in einem solchen Zustand befinden, dass ein ordnungsgemäßes Bedienen und profilmreies Festlegen gewährleistet wird.
- 4.6. Die SHS gibt Beschädigungen der Anschlussanlagen, die eine Betriebsgefährdung zur Folge haben, allen Nutzern der Eisenbahninfrastruktur schriftlich bekannt.

#### **5. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenkapazität**

##### **5.1. Kapazitätsmerkmale**

Durch seine besondere historisch gewachsene geografische Lage des Nordhafens zur Stadt und der rangiertechnischen Anbindung des Südhafens an den Hauptanschließer VWS ist gleistechnisch die Kapazität und die damit verbundene Nutzungsmöglichkeit festgelegt und gekennzeichnet. Die Nutzung der Vorstellgruppe im Bereich der Güterverkehrsstelle Stralsund Rügendamm für die EVU ist auf Grund der begrenzten Vorstellgleise eingeschränkt.

##### **5.2. Kapazitätszuweisungen**

Zur Koordinierung des Hafenumschlaggeschäftes und der damit verbundenen Belegung der Gleisanlagen kann der Antrag zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit unter Berücksichtigung der AGB § 10 der SHS an den Hafen- und Lagerbetrieb gestellt werden. Die Zuweisung umfasst die im Pkt. 2. genannten Hafenteile der Anschlussbahn. Einzelheiten werden in einem mit dem EVU abzuschließenden Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt. Längerfristige Vertragsabschlüsse haben bei der Zuweisung Vorrang.

##### **5.3. Bedienung von zwei oder mehreren EVU**

Das Bedienen durch mehrere Rangierabteilungen verschiedener EVU wird durch den Hafen- und Lagerbetrieb koordiniert. Sollen mehrere Rangierabteilungen gleichzeitig bewegt werden, haben sich die Rangierleiter der einzelnen EVU vorher über die durchzuführenden Rangierfahrten zu verständigen, damit eine gegenseitige Gefährdung ausgeschlossen wird.

#### 5.4. Nutzungseinschränkungen

Die SHS ist berechtigt, die Nutzung einzuschränken bzw. einzustellen,

wenn die Sicherheit des Betriebsablaufes nicht gewährleistet ist,  
wenn die Eisenbahninfrastruktur überfüllt ist,  
wenn das EVU trotz Aufforderung einer wesentlichen Verpflichtung aus der Vertragsregelung nicht nachkommt,  
wenn die unmittelbare Bedienung der SHS infolge von Katastrophen, Bahnbetriebsunfällen oder unabwendbaren Ereignissen nicht möglich ist.

#### 5.5. Arbeitszeiten

Regelmäßige Betriebszeiten sind:	Montag – Freitag	06.00 - 23.00 Uhr
	Sonnabend	06.00 - 14.30 Uhr

Werden Infrastruktur und Leistungen außerhalb der regulären Arbeitszeit beantragt, erfolgt eine zusätzliche Entgeltberechnung.

#### 5.6. Erwerb der Ortskenntnis

Die EVU benötigen Ortskenntnis, die durch die SHS vermittelt wird. Die entsprechenden Unterlagen werden zur Verfügung gestellt. Lotsen können beantragt werden. Die Vermittlung der Ortskenntnis bezieht sich nur auf die Eisenbahninfrastruktur der SHS und nicht auf das Zuführungsgleis der DB – Netz von der Güterverkehrsstelle Stralsund Rügendamm bis zum Beginn der Anschlussbahn.

### 6. Entgeltgrundsätze

#### 6.1. Bemessungsgrundlagen

- keine Streckengleise
- einseitige Anbindung,
- ca. 3,5 km nutzbare Gleislänge, 90 % ausgeplattet/eingepflastert als Ladestraße geeignet
- Achslast 22,5 t,
- handbediente Weichen
- signaltechnische Ausrüstung der BÜ durch Handeinschaltung
- keine Fahrleitung, Traktionsart ist auf Diesellok beschränkt
- maximale Geschwindigkeit 10 km/h
- Vorhandensein von Be- und Entladeequipment – Verwendung von Waggon zur Schwerkraftentladung möglich
- keine Abstellkapazitäten für einen längeren Zeitraum vorhanden

#### 6.2. Entgeltbestandteile

- Nutzungsentgelt pro Waggon
- Gestellung Rangiermittel mit Fahrer
- Gestellung Lotsen
- Zuschläge für Nutzung außerhalb der Öffnungszeiten
- Abstellen von Waggonen nach Be-/Entladung über einen längeren Zeitraum
- Abstellen von Triebfahrzeugen, Gleisbauequipment und sonstigen Fahrzeugen
- Zuverfügungstellung von Unterlagen über die Anschlussbahn

## 7. Notfallmanagement

Gefährliche Ereignisse und andere Unregelmäßigkeiten wie Entgleisungen, Schienenbrüche, usw. melden die EVU sofort der Unfallmeldestelle (Hafen- und Lagerbetrieb) sowie dem Anschlussbahnleiter der SHS (s. Pkt. 8.).

Das verursachende EVU hat in eigener Regie und unter Anwendung seines eigenen Notfallmanagements für die Beseitigung des Ereignisses zu sorgen. Die entsprechenden Ansprechpartner haben die EVU der SHS bekanntzugeben.

## 8. Kontakte

### **Leiter Hafen- und Lagerbetrieb, Unfallmeldestelle**

Tel.: 03831/254215

mob.: 0178/2542003

Fax: 03831/254297

e-mail: [breede@seehafen-stralsund.de](mailto:breede@seehafen-stralsund.de)

### **Anschlussbahnleiter**

Tel.: 03831/254236

mob.: 0178/2542009

e-mail: [rose@seehafen-stralsund](mailto:rose@seehafen-stralsund.de)

### **Stellvertretender Anschlussbahnleiter**

Tel.: über 0178/2542014

## 9. Veröffentlichung

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtung der Seehafen Stralsund GmbH werden unter der Adresse [www.seehafen-stralsund.de](http://www.seehafen-stralsund.de) veröffentlicht.