

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 Transport Gesellschaft mbH, Hamburg

sowie die Zufahrt zum KV-Terminal Werra Kombi

über die Bahnanlagen der K+S KALI GmbH, Werk Werra,

Standort Hattorf, Philippsthal

Gültig ab 20.01.2012

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 69 238 55 1272
Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale	Telefon +49 6620 9181900
Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale Leitung	Telefon +49 176 1234 7951
Fahrdienstleiter DB Netz AG Bf Heimbaldshausen	Telefon +49 151 2740 3197
Fahrdienstleiter DB Netz AG Bf Heringen	Telefon +49 151 2740 3198
Notfalleitstelle der DB Netz AG	Telefon +49 341 968 6666
Bahnbetrieb K+S KALI (Rangieraufsicht Gitterweiche)	Telefon +49 6620 79 1419
(Werksteil Unterbreizbach bei Nichtbesetzung der Rangieraufsicht Gitterweiche)	Telefon +49 36962 8 2295

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz (in der jeweils geltenden Fassung)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch (in der jeweils geltenden Fassung)
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
bzw.	beziehungsweise
EBHaftpfIV	Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpfIV; in der jeweils geltenden Fassung)
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBLV	Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (in der jeweils geltenden Fassung)
EIBV	Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV; 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 KALI	K+S KALI GmbH (Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur zwischen Anschlussgrenze DB Netz AG im Bahnhof Heimboldshausen und dem KV-Terminal Werra Kombi)
KST	K+S Transport Gesellschaft m. b. H. (Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gelände des KV-Terminals Werra Kombi)
KV	Kombinierter Verkehr
mind.	mindestens
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Slot	Ein Slot beschreibt das einem EVU zugewiesene Zeitfenster in einem bestimmten 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 Gleisanlage 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 Eisenbahnsystems
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit; 1 TEU entspricht einem 20 Fuß-ISO-Standard-Container
z. B.	zum Beispiel

Inhaltsverzeichnis

A.	Vorbemerkung.....	9
B.	Allgemeiner Teil	9
I.	Zweck und Geltungsbereich	9
II.	Allgemeine Voraussetzungen für den Zugang.....	10
1.	Genehmigung.....	10
2.	Haftpflichtversicherung.....	11
3.	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis.....	11
4.	Anforderungen an die Fahrzeuge.....	11
III.	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.....	12
1.	Allgemeines.....	12
2.	Anmeldung der Nutzung als Voraussetzung für eine diskriminierungsfreie Bahnabwicklung bei Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH.....	12
3.	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens/Konfliktfälle.....	13
IV.	Entgelte und Sicherheitsleistungen.....	13
1.	Entgelte	13
2.	Sicherheitsleistungen	14
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	15
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.....	19
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	20
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 KALI 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 KALI 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 KALI.

KST 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 KST 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).

K+S KALI erhebt für die Nutzung ihrer Eisenbahninfrastruktur (Gleis 21) derzeit kein Infrastrukturnutzungsentgelt. KST erhebt ein Infrastrukturnutzungsentgelt, das den Nutzern des Terminals durch die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH in Rechnung gestellt und von dieser an die KST durchgereicht wird (vgl. hierzu im Einzelnen im Folgenden Abschnitt B. IV. 1.).

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 § 14 Abs. 2 AEG 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 KALI stehenden Zufahrtgleises zum Terminal (Gleis 21) mitgeregelt wird. Für die Nutzung des Terminals bedarf es vor diesem Hintergrund keiner gesonderten Vereinbarung mit K+S KALI.

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 § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG und einer gültigen Sicherheitsbescheinigung nach 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 das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen.

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 § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG und einer gültigen Sicherheitsbescheinigung nach 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.

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 der EBHaftpfIV 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 der betriebssichere Einsatz des Fahrzeuges auf andere Weise gewährleistet ist.

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 KALI 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, K+S KALI sowie der KST 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 dem großen Fahrplanwechsel 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 Heiboldshausen,
- geplante Abfahrt aus dem Bahnhof Heiboldshausen,
- EBL des Zugangsberechtigten,
- Notfallmanagement des Zugangsberechtigten.

Unterjährige Anpassungen oder Änderungen 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. Das Terminal entscheidet unverzüglich, spätestens innerhalb von vier Wochen nach vollständiger Vorlage der erforderlichen Angaben, über die Zuteilung der Slots. Haben sich verschiedene Zugangsberechtigte für dieselben Slots angemeldet, gilt Abschnitt B. III. 3 dieser NBS.

Zugeteilte 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 Mi-

nuten 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 KALI bestehen. Der Zugangsberechtigte hat sicherzustellen, dass das zugeteilte Gleis am Ende der Slotzeit freigezogen ist.

3. Grundsätze des Koordinierungsverfahrens/Konfliktfälle

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Slots vor, wird das Terminal im Rahmen des § 10 Abs. 5 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vorgehen:

Das Terminal wird zunächst versuchen, durch Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten eine Regelung zu erreichen. Alle Betroffenen werden mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen beteiligt.

Das Terminal kann abweichend von vorstehendem Absatz jenen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten abweichen. Das Terminal wird aber Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

Kommt eine Einigung in den Verhandlungen nicht zustande, gilt vorrangig § 10 Abs. 6 EIBV. Kann anhand der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung getroffen werden, wird das Terminal die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- 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.

IV. Entgelte und Sicherheitsleistungen

1. Entgelte

K+S KALI erhebt bislang keine Infrastrukturnutzungsentgelte gegenüber den Zugangsberechtigten.

KST 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 KST ein Nutzungsentgelt von insgesamt 100,00 Euro.

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, K+S KALI, KST 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 KALI, KST und der Zugangsberechtigte werden gemeinsam die Störung der Betriebsabwicklung untersuchen und den Verursacher feststellen.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH, K+S KALI und KST 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 KALI und KST 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, KST und K+S KALI 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

KST und K+S KALI behalten 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.

KST und K+S KALI behalten 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 KALI und KST sowie die Zugangsberechtigten haften nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft, K+S KALI und KST 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.

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 KST, bei K+S KALI 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 KALI oder KST 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 KALI und KST 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 KST stehende Weiche 202 sowie über die im Eigentum der K+S KALI stehenden Weichen 102 und 101 an Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S KALI 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.

- Handschaltanlagen 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 Pfeif tafeln – 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 Triebfahrzeuges 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 eine Verladeeinrichtung in Form eines Reach-Stackers. 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 KST in km 0,475 liegt in Grundstellung in Rechtslage zum Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S KALI zwischen dem Bahnhof Heimboldshausen und dem Werk Hattorf. Die Weiche 203 der KST 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 KST in km 1,085 besitzt keine Grundstellung. Die Weiche 102 der Eisenbahninfrastruktur der K+S KALI in km 1,20 liegt in Grundstellung in Rechtslage zum Gleis 41. Die Weiche 101 der Eisenbahninfrastruktur der K+S KALI 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 KALI (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 KALI (Betriebsstelle Gitterweiche) nimmt der Bahnbetrieb der K+S KALI (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 KALI (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 KALI (Betriebsstelle Gitterweiche) gibt bei Dienstende dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimboldshausen die Meldung:

„Gesamter Bahnbetrieb der K+S KALI (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 KALI auf Gleis 21 über Rangierfunk oder Fernsprecher beim Bahnbetrieb der K+S KALI ein. Der Bahnbetrieb der K+S KALI 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 KALI 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 KALI 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 KALI 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 KALI 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,

überfährt die Weiche 101 und fährt über Gleis 21 in Richtung DB-Bahnhof Heimbaldshausen. 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 Heimbaldshausen fort. Vor Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimbaldshausen ist ggf. vor dem Wartezeichen (Ra 11, Rsig 2 y) in km 18,743 des DB-Bahnhofs Heimbaldshausen zu halten. Die Zustimmung zur Einfahrt in den DB-Bahnhof Heimbaldshausen erfolgt mittels Signal Sh 1. Der Zugangsberechtigte bestätigt die Einfahrt der Rangierabteilung in den DB-Bahnhof Heimbaldshausen und die vollständige Räumung von Gleis 21 der Eisenbahninfrastruktur der K+S KALI über Rangierfunk. Abschließend übergibt der Triebfahrzeugführer des Zugangsberechtigten dem Fahrdienstleiter des DB-Bahnhofs Heimbaldshausen 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 Heimbaldshausen) 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 KALI 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 KALI 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 KALI. 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 Umfahrfahrten 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 KALI. 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 Umfahrfahrten über die Weiche 203 und ggf. Weiche 202 gilt sodann das Verfahren wie für Einfahrten aus Richtung DB-Bahnhof Heimboldshausen.

Die Werra Kombi Terminal Betriebsgesellschaft mbH Dispo-Zentrale meldet dem Bahnbetrieb der K+S KALI 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 KALI auf Gleis 21 und Weiterfahrt in Richtung DB-Bahnhofs Heimboldshau-

sen 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 KALI 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 KALI erfordern, ist der EBL oder der Bahnbetrieb der K+S KALI (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

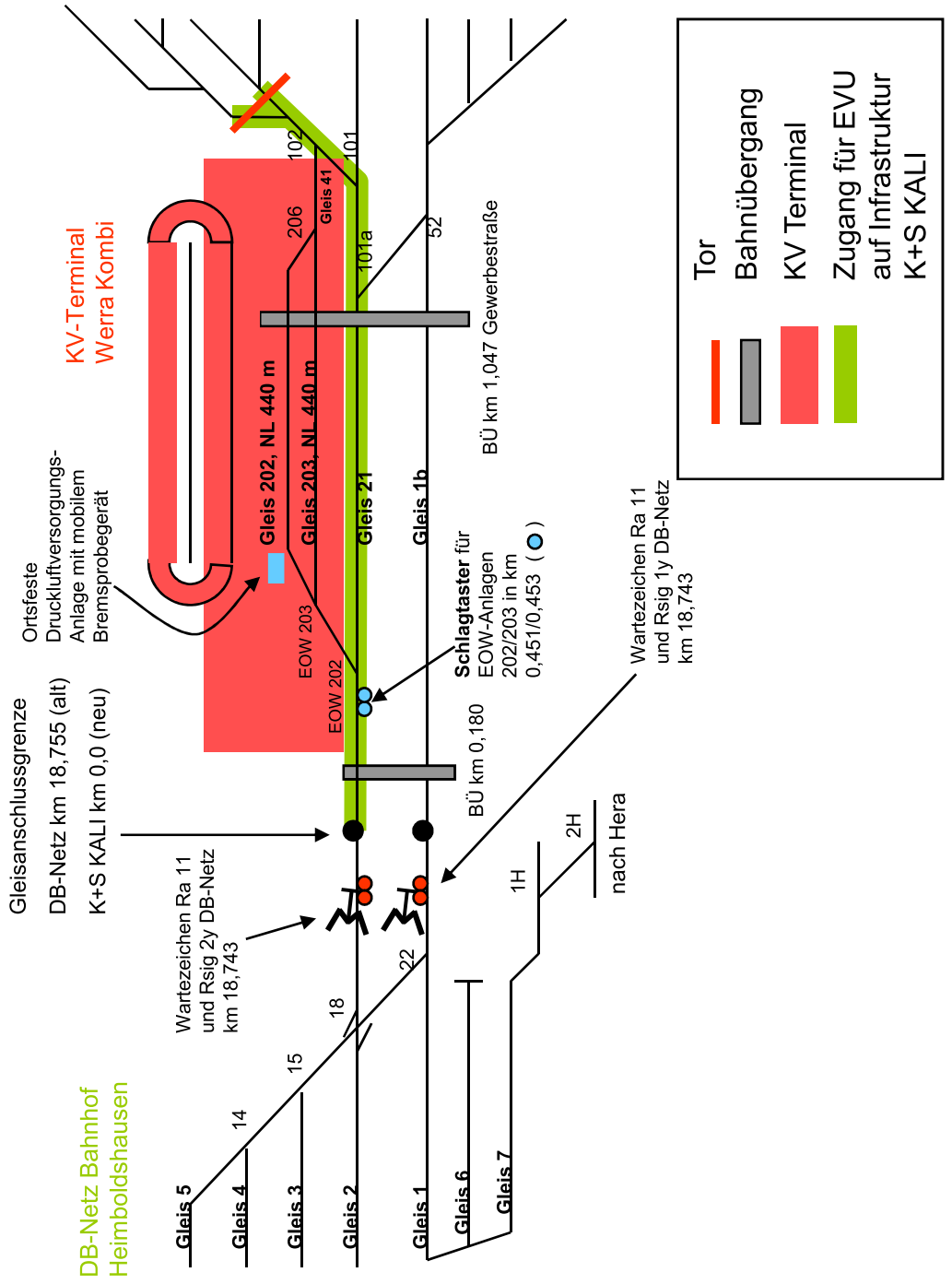
Der öffentliche Bahnübergang in km 0,180 ist in beide Richtungen nichttechnisch – mit Andreaskreuzen und Pfeiftafel – gesichert.

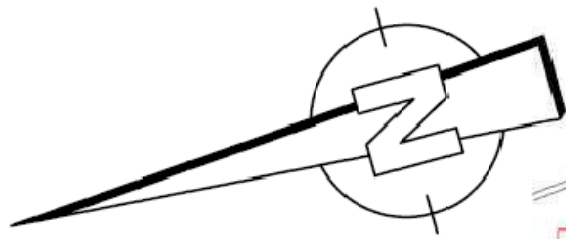
D. Anlagenverzeichnis

- 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 Heiboldshausen
- Anlage 5 Entgelte

Anlage 1

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



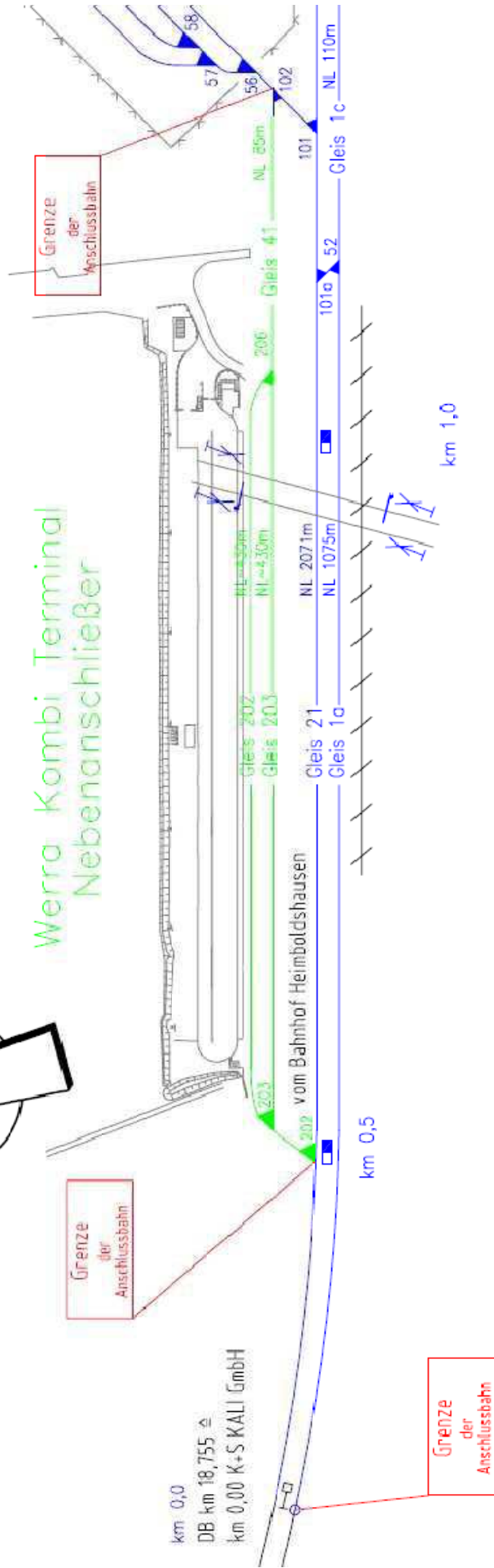


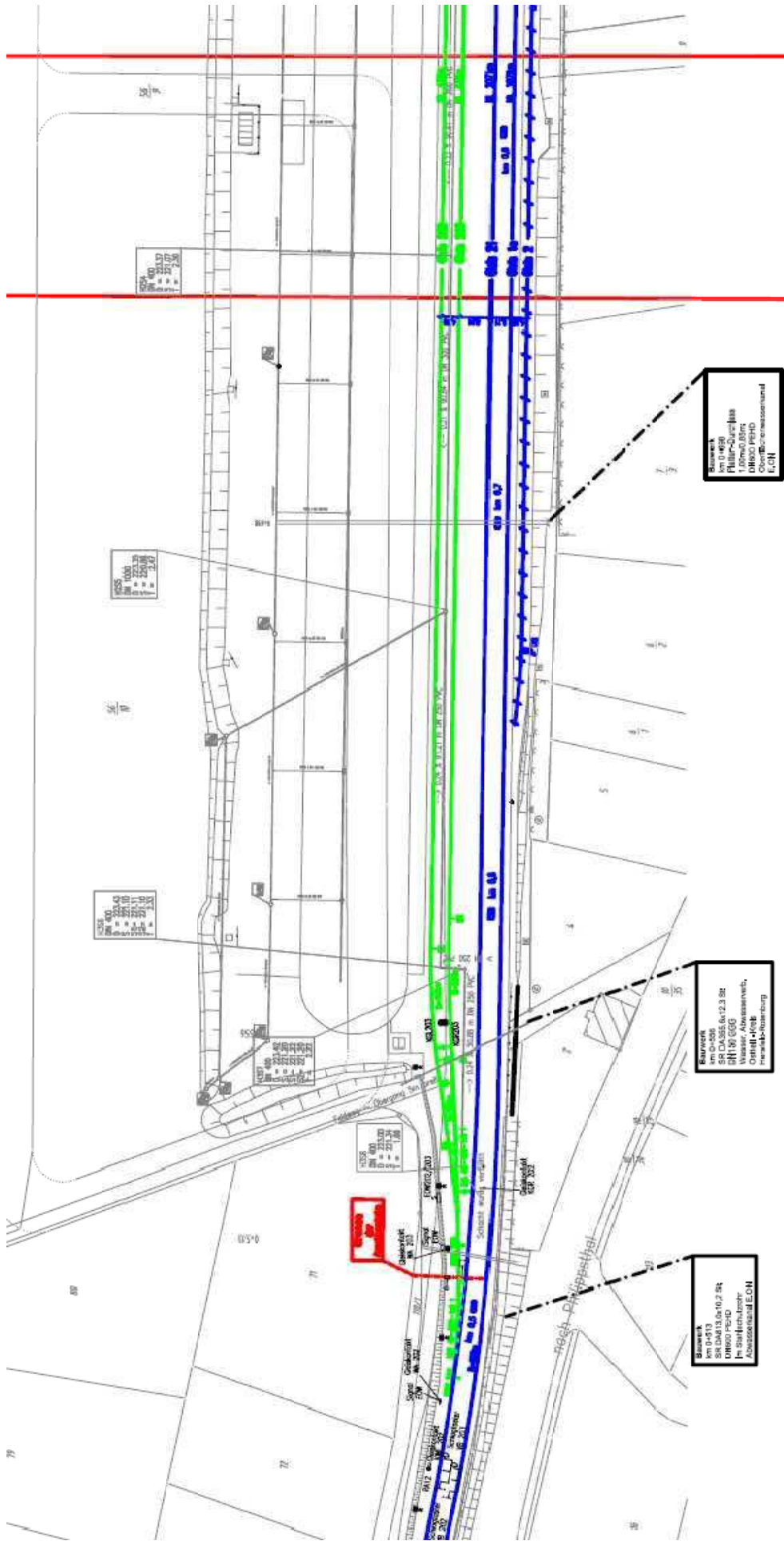
Werra Kombi Terminal Nebenanschließer

km 0,0
DB km 18,755 Δ
km 0,00 K+S KALI GmbH

Grenze
der
Anschlussbahn

Grenze
der
Anschlussbahn





Sturzwahl
 im O-Querschnitt
 DN 1000
 1.00m x 0.80m
 DN 1000 PEHD
 C=100
 C=100
 C=100

Sturzwahl
 im O-Querschnitt
 DN 1000
 1.00m x 0.80m
 DN 1000 PEHD
 C=100
 C=100
 C=100

Sturzwahl
 im O-Querschnitt
 DN 1000
 1.00m x 0.80m
 DN 1000 PEHD
 C=100
 C=100
 C=100

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 KALI und der Eisenbahninfrastruktur der KTG

0. 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 KALI und der KTG zu bedienen.

1. 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 KALI. Die EOW 203 schließt daran an. Über die betreffenden Weichen sind die Terminalgleise 202 und 203 an das Gleis 21 angebunden.

2. Bedien- und Anzeigeeinrichtungen

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

2.1 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.

2.2 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.

2.3 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 Lagemelder

Der Lagemelder zeigt an, in welcher Lage sich die Weiche befindet. Während des Umstellvorgangs zeigt der Lagemelder 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 fahrzeuggesteuert nicht möglich.

4. Bedienhandlungen und Fahrwegbeobachtung

4.1 Fahrten aus Richtung Bf Heimbaldshausen 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 Heimbaldshausen 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 Heiboldshausen 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 Heiboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 21 in Richtung Bf Heiboldshausen 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 Heiboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 203 in Richtung Bf Heiboldshausen 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 Heiboldshausen

Bei Fahrten aus Gleis 202 in Richtung Bf Heiboldshausen 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 KALI und der Eisenbahninfrastruktur der KTG

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 KALI und der KTG zu bedienen ist.

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

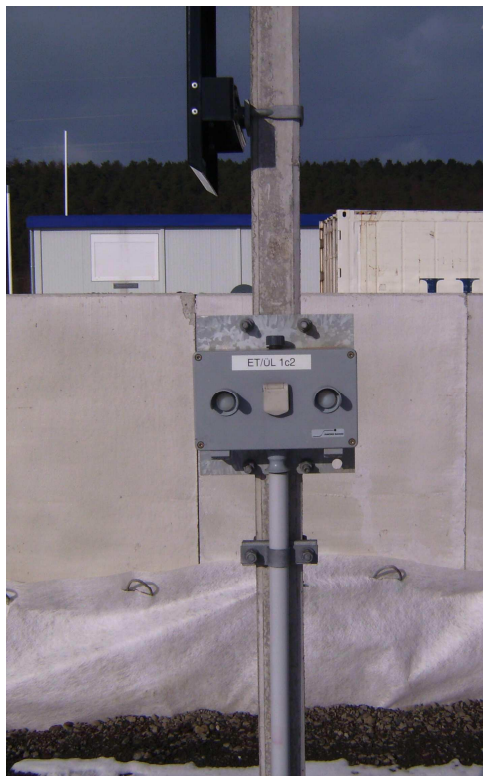
Fahrten aus dem Terminal erfolgen in Richtung DB-Bahnhof Heimboldshausen aus den Gleisen 21, 202 oder 203.

1 Grundsätze, Bauart, Lage des BÜ

1.1 Lage

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

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



Die Ausschaltung erfolgt nach Freifahren der Ausschalterschleifen. 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 Handschalteinrichtungen

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

Folgende Handschalteinrichtungen 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 Ausschalterschleifen vollständig zu räumen. Zur besseren Erkennbarkeit der Ausschalterschleife sind die Schwellen in diesem Bereich gelb markiert.

Es sind die dem Gleis zugeordneten Handschalteinrichtungen 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 Heiboldshausen in die Terminalgleise 202 und 203

Fahrten aus Richtung Heiboldshausen 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 Ausschalterschleifen FS 3c2/FS13c bzw. FS3c1/FS13c.

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

Bei Fahrten aus Richtung Weiche 206 / 102 ist der BÜ durch Bedienen der Einschalttaste ET/ÜL 2c bzw. ET/ÜL1b (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 Ausschalterschleifen 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 Heiboldshausen 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 anwesen, 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 Handschalteneinrichtungen 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 KALI (Rangieraufsicht Gitterweiche).

□

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

Entgelte

Bahnbezogene Leistungen und Entgelte:

- Pro Hauptbewegung Zug – LKW bzw. LKW – Zug: Je 20 €
- Gleisnutzungsgebühr entsprechend der NBS (B IV. Nr.1):

Wagengruppe (Zuglänge bis 430 Meter): 100 €

Ganzzug (Zuglänge mehr als 430 Meter): 200 €

- Druckluftanlage: Wird kostenlos für Bremsproben gestellt