



**MegaHub Lehrte  
Betreibergesellschaft mbH**

**Nutzungsbedingungen**

**gültig ab 01.07.2020**

**MEGAHUB**  
Lehrte Betreibergesellschaft mbH

---

MegaHub Lehrte  
Betreibergesellschaft mbH

---

Eisenbahnlängsweg 100

---

31275 Lehrte

---

## Versionskontrolle

<b>Datum</b>	<b>Beschreibung der Änderung</b>
05.06.2020	1.0 Entwurf Neufassung
07.07.2020	1.01 Entwurf geändert im Stellungnahmeverfahren
17.07.2020	1.02 Finalfassung geändert im Stellungnahmeverfahren, Freigabe BNetzA

## Inhaltsverzeichnis

<b>Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) Allgemeiner Teil (AT) der MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH</b> .....	6
<b>Präambel</b> .....	6
<b>1 Zweck und Geltungsbereich</b> .....	6
<b>2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b> .....	7
<b>2.1 Genehmigung</b> .....	7
<b>2.2 Haftpflichtversicherung</b> .....	7
<b>2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis</b> .....	8
<b>2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge</b> .....	8
<b>2.5 Sicherheitsleistung</b> .....	8
<b>3 Benutzung der Serviceeinrichtung</b> .....	9
<b>3.1 Allgemeines</b> .....	9
<b>3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen</b> .....	10
<b>4 Nutzungsentgelt</b> .....	10
<b>4.1 Bemessungsgrundlage</b> .....	10
<b>4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge</b> .....	10
<b>4.3 Umsatzsteuer</b> .....	10
<b>4.4 Zahlungsweise</b> .....	10
<b>4.5 Aufrechnungsbefugnis</b> .....	10
<b>4.6 Zahlungsverzug</b> .....	10
<b>5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b> .....	10
<b>5.1 Grundsätze</b> .....	10
<b>5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen</b> .....	11
<b>5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung</b> .....	11
<b>5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis</b> .....	11
<b>6 Haftung</b> .....	11
<b>6.1 Grundsatz</b> .....	11
<b>6.2 Mitverschulden</b> .....	12
<b>6.3 Haftung der Mitarbeiter</b> .....	12
<b>6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher</b> .....	12
<b>6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung</b> .....	12
<b>7 Gefahren für die Umwelt</b> .....	12
<b>7.1 Grundsatz</b> .....	12
<b>7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen, Ausgleichspflicht zwischen Terminaloperator und ZB</b> .....	12
<b>7.3 Bodenkontaminationen</b> .....	13

<b>8. Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten .....</b>	<b>13</b>
<b>9. Kündigung .....</b>	<b>13</b>
<b>10. Datenspeicherung/ Datenverarbeitung .....</b>	<b>14</b>
<b>11. Sonstiges .....</b>	<b>14</b>
<b>Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) Besonderer Teil (BT) der MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH .....</b>	<b>15</b>
<b>1. Geltungsbereich .....</b>	<b>15</b>
<b>2. Zugangsvoraussetzungen, Anmeldung, Nutzungsvertrag .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1 Besondere Zugangsvoraussetzungen und Anmeldung.....</b>	<b>15</b>
2.1.1 Übermittlung der Anmeldungen.....	15
2.1.2 Fristen.....	15
2.1.3 Vollständigkeit der Anmeldungen.....	15
2.1.4 Bündelung von Zügen bei der Anmeldung .....	16
2.1.5 Technische Zugangsvoraussetzungen.....	16
2.1.6 Vorbehalt der Vereinbarung zur Betriebssicherheit.....	17
<b>2.2 Grundsätze der Vergabe von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot des Terminaloperator .....</b>	<b>17</b>
2.2.1 Netzfahrplan .....	17
2.2.2 Gelegenheitsverkehre .....	18
<b>3 Leistungen .....</b>	<b>18</b>
<b>3.1 Slots .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2 Umschlagleistung.....</b>	<b>18</b>
<b>3.3 Umschlagbereitschaft herstellen.....</b>	<b>19</b>
<b>3.4 Check-in bei Eingang Straße, Eingangsabgleich bei Eingang Schiene.....</b>	<b>19</b>
<b>3.5 Zeitweiliger transportbedingter Aufenthalt, Zwischenabstellung .....</b>	<b>20</b>
<b>3.6 Nutzung des MegaHub für intermodale Ladeeinheiten ohne beauftragte Kranung (Durchläufer).....</b>	<b>21</b>
<b>3.7 Besondere Mitwirkungspflichten des ZB für die betriebliche Abwicklung .....</b>	<b>21</b>
<b>3.8 Besondere Regelungen für Gefahrgut.....</b>	<b>21</b>
<b>4 Entgelte .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1 Umschlagentgelt.....</b>	<b>21</b>
<b>4.2 Entgelt für Durchläufer.....</b>	<b>22</b>
<b>4.3 Entgelt für Änderungen von Kranaufträgen .....</b>	<b>22</b>
<b>4.4 Gefahrgutpönale .....</b>	<b>22</b>
<b>4.5 Mindestentgeltverpflichtung.....</b>	<b>22</b>
<b>4.6 Stornoregelung.....</b>	<b>22</b>
<b>5. Betriebsstörungen .....</b>	<b>23</b>

<b>6. Unabwendbare Ereignisse/höhere Gewalt</b> .....	23
<b>7. Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen</b> .....	23
<b>8. Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen</b> .....	24
<b>9. Frachtrecht</b> .....	24
<b>10. Haftung für Umschlagleistungen</b> .....	24
<b>11. Gerichtsstand, anwendbares Recht</b> .....	25

**Anlage 1 – Entgeltliste**

**Anlage 2 – Infrastrukturbeschreibung, Betriebsstellenbuch**

**Anlage 3 – Anmeldeformular**

**Anlage 4 – Anforderungen an den Dateninhalt des Auftrags**

**Anlage 5 - Regelöffnungszeiten**

## **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) Allgemeiner Teil (AT) der MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH**

### **Präambel**

Die MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH erbringt als Betreiber der Serviceeinrichtung (Terminaloperator) Leistungen in der Umschlaganlage MegaHub Lehrte (im Folgenden: Serviceeinrichtung oder MegaHub) i.S.v. § 2 Abs. 3 lit. c, Nr. 3 AEG. Die Vertragsparteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Im Rahmen ihrer Zusammenarbeit werden sie den Besonderheiten bei der Benutzung des MegaHub Rechnung tragen.

Ziel des MegaHub ist der schnelle Umschlag von intermodalen Ladeeinheiten zwischen verschiedenen Zügen sowie Zubringer- und Abholfahrzeugen im Kombinierten Verkehr. Besonderer Schwerpunkt ist die Bündelung von Zügen und darauf gerichtete Erbringung von Umschlagleistungen.

Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangsberechtigten, der Terminaloperator und der Betreiber der Schienenwege darauf abgestimmte Betriebsprogramme sowie korrespondierende Trassen- und Beförderungsleistungen vereinbaren. Die betriebliche Durchführung ist geprägt und abhängig von einem hohen Standardisierungs- und Automatisierungsgrad.

Daher sollen nur solche intermodalen Ladeeinheiten umgeschlagen und befördert werden,

- deren Auftragsdaten bezüglich Quell- und Zielbestimmung eindeutig sind,
- die den betrieblichen Anforderungen im Umschlag- und Bahnbetrieb gemäß den ISO- und EN-Normen sowie UIC-Merkblättern genügen und gemäß den Normen ISO 6346 und EN 13044 gekennzeichnet sind,

Es sollen nur solche betriebssicheren Fahrzeuge zur Abwicklung über das MegaHub Lehrte verwendet werden, deren Lauffähigkeit über die Ankunft im MegaHub Lehrte hinaus für die Weiterbeförderung zum nächsten Ziel uneingeschränkt möglich ist. Die Tragwagen müssen den betrieblichen Anforderungen im Umschlag- und Bahnbetrieb gemäß den TSI-Normen sowie UIC-Merkblättern entsprechen.

Der Nutzungsvertrag (NV) gemäß dieser NBS ist ein Rahmenvertrag, auf dessen Grundlage der Terminaloperator den Umschlag der vom Zugangsberechtigten angemeldeten intermodalen Ladeeinheiten von einem oder auf ein entsprechendes Fahrzeug vornimmt. Die im Nutzungsvertrag vereinbarten Leistungen werden durch Einzelaufträge konkretisiert, die der Zugangsberechtigte erteilt. Die Erteilung eines Einzelauftrages ist die schriftliche oder elektronische Übermittlung der Auftragsdaten durch den Zugangsberechtigten an den Terminaloperator.

### **1 Zweck und Geltungsbereich**

1.1 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten (ZB) einheitlich

- die diskriminierungsfreie Benutzung von Serviceeinrichtungen und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2 Die NBS gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem Betreiber der Serviceeinrichtung (Terminaloperator) und ZB, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtungen und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3 Die NBS gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (NBS-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (NBS-BT).

1.4 Die NBS-AT ergänzende sowie etwaige von den NBS-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den NBS-BT. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.

1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen ZB und den von ihnen einbezogenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Fahrzeughaltern und Lkw-Unternehmen haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den ZB und dem Terminaloperator.

1.6 Allein rechtsverbindlich sind die Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache. Werden die Nutzungsbedingungen in einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union veröffentlicht, dient dies lediglich der besseren Information von ZB.

## **2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

### **2.1 Genehmigung**

2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der ZB durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass das von ihm einbezogene EVU im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:

– einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

– einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder  
– einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG

erbringen.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der ZB mit seinem einbezogenen EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zum Terminaloperator unterhält.

2.1.2 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt der Terminaloperator die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

2.1.3 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt der ZB dem Terminaloperator unverzüglich schriftlich mit.

### **2.2 Haftpflichtversicherung**

2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der ZB das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist der ZB nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

2.2.2 Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange der ZB aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem Terminaloperator unterhält.

2.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt der ZB dem Terminaloperator unverzüglich schriftlich mit.

### **2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis**

2.3.1 Das vom ZB eingesetzte bzw. einbezogene Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.

2.3.3 Der Terminaloperator vermittelt dem ZB vor dem Einsatz der Personale die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des ZB eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann der ZB seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

### **2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den in Anlage 2 der Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Der ZB bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Terminaloperators.

### **2.5 Sicherheitsleistung**

2.5.1 Der Terminaloperator macht die Benutzung der Serviceeinrichtung von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen

– bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie

– bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen auch dann, wenn

– das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des ZB übersteigt oder die Bonitätsbewertung einer Auskunftsei sonst nahelegt, dass er bei künftigen Zahlungen Schwierigkeiten haben könnte,

– ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,

– er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder

– er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.



2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsgemäß in Anspruch genommene Leistungen. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.

2.5.3.2 Werden für einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.

2.5.5 Der Terminaloperator macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:

2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.

2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.

2.5.6 Kann der Terminaloperator die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.

2.5.7 Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

### **3 Benutzung der Serviceeinrichtung**

#### **3.1 Allgemeines**

3.1.1 Die Benutzung der Serviceeinrichtung ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

3.1.2 Für die Benutzung der Serviceeinrichtung gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Terminaloperator.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Benutzung der Serviceeinrichtung erforderlich sind, stellt der Terminaloperator dem ZB zur Verfügung. Der ZB kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Serviceeinrichtung richtet sich nach den vom Terminaloperator auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem ZB übergeben worden sind.

### **3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen**

3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.

## **4 Nutzungsentgelt**

### **4.1 Bemessungsgrundlage**

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze und Entgelte des Terminaloperator. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in den NBS-BT. Die Darlegung der Entgelte erfolgt in der als Anlage 1 zu den NBS genommenen Liste der Entgelte.

### **4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge**

Nach den Entgeltgrundsätzen des Terminaloperator eingeräumte Entgeltnachlässe hat der ZB auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Terminaloperator.

### **4.3 Umsatzsteuer**

Die vom ZB nach den Entgeltgrundsätzen des Terminaloperator zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### **4.4 Zahlungsweise**

Das zu entrichtende Entgelt hat der ZB auf seine Kosten grundsätzlich binnen 14 Tagen nach Zugang der Rechnung auf ein vom Terminaloperator zu bestimmendes Konto zu überweisen.

### **4.5 Aufrechnungsbefugnis**

Gegen Forderungen des Terminaloperator ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung ausgeschlossen, es sei denn, die Gegenforderung ist unbestritten oder rechtskräftig festgestellt.

### **4.6 Zahlungsverzug**

Bei Zahlungsverzug hat der ZB Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz zu zahlen (§ 288 Abs. 2 BGB). Des Weiteren werden für jede Mahnung pauschalierte Mahnkosten gemäß der Entgeltliste erhoben.

## **5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

### **5.1 Grundsätze**

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Serviceeinrichtung Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Serviceeinrichtung übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf Störungen und gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

## **5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen**

5.2.1 Der Terminaloperator stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- Zustand der benutzten Serviceeinrichtung, insbesondere Änderungen, die sich auf den Betrieb des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Beschränkungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs/der Umschlaggleise),
- Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Serviceeinrichtung, soweit sie für weitere Dispositionen des ZB von Bedeutung sein können,
- Leistungseinschränkungen (z. B. Ausfall von Umschlageinrichtungen).

5.2.2 Der ZB stellt sicher, dass der Terminaloperator zumindest über folgende Umstände unverzüglich mit Abfahrt am letzten Abgangsbahnhof vor Lehrte, mindestens 60 Minuten vor Ankunft im MegaHub Lehrte informiert wird:

- Zusammensetzung des Zuges (z. B. Zugnummer, Länge, Zugmasse, Beladung, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
- etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID/ADR/IMDG-Code, Abfall),
- Unregelmäßigkeiten, die sich auf die Nutzung der Serviceeinrichtung auswirken können, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren.

5.2.3 Für die Auftragserteilung zum Umschlag sind vom ZB die Mindestanforderungen an den Dateninhalt gemäß Anlage 4 einzuhalten.

## **5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

5.3.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen unverzüglich zu beseitigen.

5.3.2 Der ZB hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Er hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge).

## **5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis**

Der Terminaloperator hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass der ZB und seine einbezogenen Unternehmen den vertraglichen Pflichten nachkommen. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Terminaloperator insbesondere dem EVU-Personal, den Lkw-Personalen sowie den Personalen des ZB Weisungen erteilen. Das jeweilige Personal hat den Weisungen Folge zu leisten.

## **6 Haftung**

### **6.1 Grundsatz**

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden.

Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

## **6.2 Mitverschulden**

§ 254 BGB und - im Rahmen seiner Voraussetzungen - § 13 HPfIG gelten entsprechend.

## **6.3 Haftung der Mitarbeiter**

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

## **6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher**

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Terminaloperator verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere ZB die betreffende Serviceeinrichtung mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein ZB nach, dass er zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist er von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die ZB insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Serviceeinrichtung in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

## **6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung**

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart oder regelt ist.

Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

## **7 Gefahren für die Umwelt**

### **7.1 Grundsatz**

ZB sind verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen.

### **7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen, Ausgleichspflicht zwischen Terminaloperator und ZB**

7.2.1 Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des ZB oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom ZB verwendeten Betriebsmitteln oder intermodalen Ladeeinheiten in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat der ZB unverzüglich die Betriebsleitstelle des Terminaloperators zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des ZB 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 des Terminaloperators notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.2.2 Der ZB führt in Erfüllung seiner Pflichten als Verhaltens- oder Zustandsstörer alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind. Der Terminaloperator ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des verursachenden ZB durchführen zu lassen. Er räumt dem ZB zuvor unter angemessener Fristsetzung die Möglichkeit ein, die Maßnahmen selbst durchzuführen, es sei denn, es liegt Gefahr in Verzug vor.

7.2.3 Ist der Terminaloperator als Verhaltens- oder Zustandsstörer zur Abwehr drohender oder Beseitigung von eingetretenen Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt der ZB die dem Terminaloperator entstehenden Kosten. Wird der Terminaloperator als Eigentümer oder ein mit ihm nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland - das Bundeseisenbahnvermögen - aufgrund von Verunreinigungen öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den Betrieb des ZB verursacht worden sind, so verpflichtet sich der ZB, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

7.2.4 Hat der Terminaloperator zur Verursachung des Schadens oder zum drohenden Eintritt beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden bzw. drohende Eintritt überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist.

### **7.3 Bodenkontaminationen**

Bei Bodenkontaminationen, die durch den Betrieb des ZB - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst der Terminaloperator die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der verursachende ZB. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

## **8. Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten**

8.1 Der ZB darf seine Rechte und Pflichten aus dem NV - vorbehaltlich §§ 21, 22, 43 ERegG - nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung des Terminaloperator auf einen Dritten übertragen.

8.2 Der Terminaloperator darf seine Rechte und Pflichten aus dem NV auf ein verbundenes Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG, das ebenfalls Serviceeinrichtungen betreibt, ohne Zustimmung des ZB übertragen.

## **9. Kündigung**

9.1 Die Laufzeit des NV ergibt sich aus dem NV in Verbindung mit den NBS. Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Für den Terminaloperator liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn

a) nicht mehr alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nachweisbar vorliegen,

b) die Haftpflichtversicherung seitens des ZB nicht mehr nachweisbar vorliegt oder wenn der ZB dem schriftlichen Verlangen auf Sicherheitsleistung - unbeschadet der regelten Rechtsfolgen - nicht innerhalb von 20 Werktagen nachkommt oder die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwendet.

9.2 Bei Änderungen der NBS oder Änderungen von Entgelten hat der ZB das Recht, den NV mit einer Frist von einem Monat mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung zu kündigen.

9.3 Das besondere Kündigungsrecht des Terminaloperators bei nicht vertragsgemäßer Inanspruchnahme der vereinbarten Leistungen bleibt unberührt. Werden die in einem NV vereinbarten Slots ganz oder teilweise nicht in Anspruch genommen und kommt der ZB einer entsprechenden Aufforderung des Terminaloperators nicht nach, den Slot vertragsgemäß in Anspruch zu nehmen, kann der Terminaloperator die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter ZB eine Anmeldung auf Zuweisung zeitgleicher Slots, dem nicht in anderer Weise entsprochen werden kann, ist das Angebot gegenüber dem Dritten unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot angenommen, muss der Terminaloperator die genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der ZB, dem gekündigt wurde, bleibt dem Terminaloperator zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens, insbesondere zum Ausgleich der vom ZB geschuldeten Entgelte, verpflichtet.

## **10. Datenspeicherung/ Datenverarbeitung**

10.1 Der Terminaloperator ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Anmeldeunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer, Behörden und Ermittlungsstellen zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Schadens- und Versicherungsfällen zu übermitteln.

10.2 Der Terminaloperator ist ferner berechtigt, zug- und ladungsbezogene Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an sein Personal, Kooperationspartner und andere Terminaloperatoren der jeweils beteiligten Verkehrsrelation weiterzugeben, soweit dies zur eindeutigen Zuordnung, Identifizierung und Vertragserfüllung notwendig ist und der ZB nicht widerspricht. Kooperationspartner sind:

- Infrastrukturmanager der angeschlossenen Schienenwege zur Erfüllung des relevanten Schienenverkehrs
- Dienstleister zur Abwicklung des geschäftsbezogenen elektronischen Datenverkehrs (z. B. Zollagenturen)
- Dienstleister zur Abwicklung sicherheits-/sicherungsrelevanter Aufgaben im Terminalbetrieb
- Dienstleister zur Beseitigung von Störungen und Wiederherstellung normaler Betriebsbedingungen.

10.3 Zudem ist der Terminaloperator berechtigt, Daten über die Nutzung der vom ZB genutzten Serviceeinrichtungen an andere Betreiber von Serviceeinrichtungen weiterzuleiten, soweit dies für die Abrechnung von Serviceleistungen erforderlich ist.

## **11. Sonstiges**

11.1 Allgemeine Geschäftsbedingungen der ZB gelten nicht, es sei denn, der Terminaloperator hat in deren Geltung ausdrücklich schriftlich eingewilligt.

11.2 Wenn und soweit nach dem Gesetz, dem NV oder den NBS die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus es sei denn, dies ist nach dem NV oder den NBS ausdrücklich vorgesehen.

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) Besonderer Teil (BT) der MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH**

## **1. Geltungsbereich**

In Ergänzung zu den Regelungen des Nutzungsvertrages (im Folgenden: NV) und zu den Regelungen AT der NBS regelt der BT der NBS spezifische Rechte und Pflichten zwischen den ZB und dem Terminaloperator hinsichtlich

- der Nutzung der Gleisinfrastruktur zu dem vereinbarten Zeitfenster (im Folgenden: Slot)
- und der Erbringung von Leistungen und unmittelbar damit zusammenhängenden Serviceleistungen in der Serviceeinrichtung.

## **2. Zugangsvoraussetzungen, Anmeldung, Nutzungsvertrag**

### **2.1 Besondere Zugangsvoraussetzungen und Anmeldung**

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines NV nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBS setzt – über die Regelungen der NBS (AT) hinaus – Folgendes voraus:

#### **2.1.1 Übermittlung der Anmeldungen**

Anmeldungen des ZB für die Terminalnutzung müssen per E-Mail beim Terminaloperator eingehen und die Mindestangaben gemäß Anlage 3 (Anmeldeformular) enthalten.

#### **2.1.2 Fristen**

Anmeldungen sind zum Netzfahrplan (im Sinne der SNB der DB Netz AG) sowie für Gelegenheitsverkehre möglich. Sie sind innerhalb der nachfolgend geregelten Anmeldefristen vorzunehmen.

a) Anmeldungen zum Netzfahrplan müssen beim Terminaloperator eingehen zwischen dem 01.08. und dem 15.09. des Jahres, in dem der folgende Netzfahrplan beginnt. Die Zuweisungen aufgrund dieser Anmeldungen erfolgen bis zum 31.10. des jeweiligen Jahres, in dem die Anmeldungen eingegangen sind. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.08. eingehen, werden nicht berücksichtigt und als verfrüht unter Hinweis auf die einzuhaltenden Anmeldefristen zurückgewiesen. Wenn der ZB eine fristgemäße Anmeldung für Netzfahrplanverkehre nach dem 15.09. bis spätestens zum 15.10. aufgrund eines im Vergleich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf geänderten Trassenangebotes unverzüglich anpasst, gilt dies nicht als nach dem 15.09. eingehende Anmeldung.

b) Nach dem 15.09. eingehende Anmeldungen werden noch für den Netzfahrplan berücksichtigt, wenn sie bis zum 15.10. eingehen (verspätete Netzfahrplananmeldungen).

c) Nach dem 15.10. des Jahres eingehende Anmeldungen werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

d) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind jederzeit möglich. Sie müssen spätestens 5 Arbeitstage vor dem geplanten Slotbeginn vorliegen. Anmeldungen für Zugbündel müssen mindestens 1 Monat vor dem geplanten Slotbeginn vorliegen.

#### **2.1.3 Vollständigkeit der Anmeldungen**

Anmeldungen müssen soweit vollständig sein, dass eine Behandlung in einem Koordinierungsverfahren gemäß Ziffer 2.2 NBS (BT) möglich ist. Der ZB trägt das Risiko, dass eine unvollständige Anmeldung oder eine solche mit fehlenden nachgeforderten Unterlagen im Entscheidungsfalle nachrangig behandelt wird.

Fehlende Angaben im Rahmen von Anmeldungen fordert der Terminaloperator beim ZB nach. Der ZB hat die fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Aufforderung zu ergänzen. Werden die Angaben nicht innerhalb dieser Frist vom ZB ergänzt, ist die ursprüngliche Anmeldung unwirksam und eine erneute Anmeldung erforderlich. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind oder Unklarheiten vorliegen. Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung. Änderungen von Anmeldungen sind nicht zulässig. Die Anmeldung ist neu zu stellen. Die ursprüngliche Anmeldung ist in diesem Fall unwirksam.

#### 2.1.4 Bündelung von Zügen bei der Anmeldung

Der ZB hat das Recht, bei der Anmeldung seiner Zugleistungen „Zugbündel“ zu bilden. Ein Zugbündel besteht aus mindestens zwei und maximal sechs Zügen, zwischen denen planmäßig intermodale Ladeeinheiten Schiene-Schiene umgeschlagen werden sollen, die fahrplanmäßig voneinander abhängig sind und zeitlich überschneidend in der Serviceeinrichtung behandelt werden.

Soweit Vermarktungskoooperationen bzw. Anmeldungen mehrerer ZB zu einem Zugbündel bestehen, haben die jeweils kooperierenden ZB einen gemeinsamen Nachweis für die Bildung des Zugbündels zum Zeitpunkt der Anmeldung vorzulegen. Die Maximalzahl an Zügen für ein Zugbündel wird dadurch nicht berührt.

#### 2.1.5 Technische Zugangsvoraussetzungen

Die Leistungen des Terminaloperators werden ausschließlich für zugelassene intermodale Ladeeinheiten erbracht. Intermodale Ladeeinheiten im Sinne der NBS sind alle Frachtbehälter und Fahrzeuge, die für den Umschlag und die Beförderung im Kombinierten Verkehr geeignet und zugelassen sind, wie z.B.:

- Frachtbehälter mit unteren Eckbeschlägen sowie oberen Eckbeschlägen für den Toplift-Umschlag oder Greifkanten für den Umschlag mit Greifzangen (ISO-Container, Nicht-ISO-Container, Wechselbehälter),
- Sattelanhänger mit Greifkanten für den Umschlag mit Greifzangen,

welche eigenständig und ohne weitere technische Hilfsmittel kranbar sind und nach dem geltenden Stand der Technik die Voraussetzungen und die Zulassungen für die Teilnahme am Unbegleiteten Kombinierten Verkehr erfüllen.

Dabei gilt insbesondere, dass für die intermodale Ladeeinheit das Kennzeichen über die Kodifizierung - oder bei ISO-Containern das Sicherheitskennzeichen („Safety Approval Plate“) gemäß Container Safety Convention - vorhanden sein muss.

Die Kennzeichnung der intermodalen Ladeeinheiten hat den internationalen Standards zu entsprechen. Hierzu gehört insbesondere die Einhaltung der eindeutigen Identifikationsgrundlagen nach der ISO-Norm 6346 (BIC-Code) sowie DIN EN 13044-1 (ILU-Code) für Wechselbehälter und kranbare Sattelanhänger. Der ZB hat entsprechend vor jeder Verkehrsaufnahme sicherzustellen, dass ausschließlich zulässig gekennzeichnete intermodale Ladeeinheiten zum Umschlag beauftragt werden.

Die Mitnutzung der Serviceeinrichtung für nicht kranbare Ladeeinheiten im Wagenzug ist gestattet, soweit es sich um Durchläufer im Sinne der Ziffer 3.6 NBS (BT) ohne weiteren Leistungsbezug handelt.



### 2.1.6 Vorbehalt der Vereinbarung zur Betriebssicherheit

Ist von einem ZB im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG ein EVU einbezogen worden, so schließt der Terminaloperator mit dem einbezogenen EVU nach Abschluss des Nutzungsvertrages eine gesonderte Vereinbarung zur Einhaltung der betreffenden Bestimmungen über die Betriebssicherheit ab (§ 21 ERegG). Der Terminaloperator kann den Abschluss einer solchen Vereinbarung ablehnen, wenn das EVU den Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 NBS AT oder Ziff. 2 NBS BT oder den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere den Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.

Verlangt ein vom ZB einbezogenes EVU den Eintritt eines dritten EVU in die mit dem Terminaloperator gem. §§ 21 und 22 ERegG getroffenen Vereinbarungen (§ 22 ERegG), kann der Terminaloperator dem widersprechen, wenn das eintretende EVU den Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 NBS-AT oder Ziff. 2 NBS BT den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere den Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.

Zugangsberechtigte gemäß § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG dürfen die Rechte aus dem Nutzungsvertrag solange nicht ausüben, bis zwischen dem Terminaloperator und dem vom ZB einbezogenen EVU die Vereinbarung zur Betriebssicherheit zustande gekommen ist. Der Terminaloperator wird den betreffenden ZB über Hinderungsgründe, die einer solchen Vereinbarung entgegenstehen, unverzüglich informieren. Gleiches gilt, wenn eine solche Vereinbarung beendet wird.

## **2.2 Grundsätze der Vergabe von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot des Terminaloperator**

Anmeldungen für den Netzfahrplan und deren Koordinierung haben Vorrang vor Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr und deren Koordinierung.

### 2.2.1 Netzfahrplan

Liegen Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen im Netzfahrplanverkehr vor, wird der Terminaloperator durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken und – soweit möglich – auf tragfähige Alternativen hinweisen. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten. Die Koordinierung umfasst auch verspätete Netzfahrplananmeldungen gem. Ziff. 2.1.2 lit. b). Zudem werden auch die Inhaber von bereits zugewiesenen NV zur Koordinierung eingeladen, soweit deren vertragliche Nutzungen ebenfalls betroffen sind. Änderungen bestehender NV erfolgen nur, wenn der Vertragsinhaber zustimmt.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird der Terminaloperator die Anmeldungen in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- a) Rechtzeitige Anmeldungen zum Netzfahrplan haben Vorrang vor verspäteten Netzfahrplananmeldungen.
- b) Lässt sich nach lit. a) keine Entscheidung treffen, haben Anmeldungen Vorrang, die einem beantragten Zugbündel zugeordnet sind, vor Einzelzuganmeldungen.
- c) Lässt sich nach lit. b) keine Entscheidung treffen, werden die jeweiligen summierten Regelentgelte gegenübergestellt, die auf Grundlage der jeweiligen Anmeldung und nach Maßgabe nachfolgender Berechnungsmethodik für das konfliktbehaftete Fahrplanjahr zu zahlen wären (Regelentgeltverfahren). Basis sind die vom ZB angemeldete jährliche Umschlagmenge multipliziert mit dem Regelumschlagentgelt aus der Entgeltliste. Es wird derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die nach obigen Grundsätzen das höhere Gesamtentgelt zu erzielen ist. Ziffer 4.5 NBS BT (Mindestentgeltverpflichtung) findet Anwendung.

d) Lässt sich nach lit. c) keine Entscheidung treffen, wird der Terminaloperator die ZB auffordern, ihr innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem nach lit. c) ermittelten Gesamtentgelt liegt (Höchstpreisverfahren). Das anzubietende Gesamtentgelt versteht sich zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe. Die Angebote müssen innerhalb der Frist gemäß der in der Aufforderung festgelegten Weise gemäß § 13 Abs. 3 Nr. 5 ERegG i.V.m. § 52 Abs. 8 ERegG über die Bundesnetzagentur abgegeben werden. Es wird derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die das höhere Gesamtentgelt angeboten wurde. Nimmt der Höchstbietende das Angebot zum Abschluss eines NV nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbliebenen Bieter, der das nächsthöhere Gesamtentgelt angeboten hat. Verbleibt nur noch ein Bieter oder wurde von vornherein lediglich ein Angebot abgegeben, so erfolgt die Zuweisung an diesen ZB auf Basis der Entgeltberechnung nach lit. c). Ziffer 4.5 NBS BT (Mindestentgeltverpflichtung) findet Anwendung.

### 2.2.2 Gelegenheitsverkehre

Die Bearbeitung der Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre für die folgende Netzfahrplanperiode erfolgt nach Abschluss der Entscheidung über die Anmeldung für Netzfahrplanverkehre. Die Vergabe erfolgt nach folgender Reihenfolge. Im Netzfahrplan nach Ziffer 2.2.1 NBS BT abgelehnte Anträge, für die der ZB ein fortgesetztes Entscheidungsinteresse als Gelegenheitsverkehr angegeben hat, werden mit dem Datum des Eingangs der Anmeldung für den Gelegenheitsverkehr einbezogen. Zugbündelbezogene Anmeldungen haben Vorrang vor nicht zugbündelbezogenen Anmeldungen. Ist eine Entscheidung nicht möglich, erfolgt die Bearbeitung nach zeitlicher Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung.

## 3 Leistungen

### 3.1 Slots

Der Terminaloperator stellt die vereinbarten Slots nach Maßgabe des NV, der NBS und der mitgeteilten Auftragsdaten zur Verfügung. Ein Slot ist das zeitlich und räumlich bestimmte Zugangsrecht innerhalb des Umschlagbereichs der Serviceeinrichtung.

Der Slot beträgt bei einem Zugbündel pro Zug für die Be- und Entladung 3 Stunden.

Bei Straße-Schiene-Verkehren beträgt der Slot je 5 Stunden für die Eingangs- und Ausgangsbehandlung.

### 3.2 Umschlagleistung

3.2.1 Die Umschlagleistung ist das Umladen einer intermodalen Ladeeinheit von einem Transportmittel auf ein anderes bzw. von einem Verkehrsträger auf einen anderen einschließlich der damit unmittelbar zusammenhängenden Leistungen.

Die Umschlagleistung beinhaltet nach Maßgabe des NV, der NBS sowie der Auftragsdaten und vereinbarten Slots im Einzelnen folgende Elemente:

- a) Eingangsabgleich der intermodalen Ladeeinheiten bei Schieneneingang
- b) bei Straßeneingang der intermodalen Ladeeinheit die Eingangserfassung (Check-in)
- c) Zuordnung der intermodalen Ladeeinheit zum Waggon

Bei Unvollständigkeit der Auftragsdaten im Schienenausgang bezüglich der logischen Zuordnung der Ladeeinheit auf einen bestimmten Tragwaggon übernimmt der

Terminaloperator die Zuordnung der intermodalen Ladeeinheit zum Waggon/zur Waggonposition.

d) Bedienen der ladeeinheitenbezogenen Festlegeeinrichtungen am Tragwaggon entsprechend unmittelbarer Be- und Entladenotwendigkeit und nach entsprechender Einweisung durch den ZB jeweils für den Schieneneingang und Schienenausgang. Von der Leistung des Terminaloperators ausgenommen sind: Rungenbedienung, Verändern von Bordwänden, Prüfung der Verwendungsfähigkeit von Tragwagen einschließlich deren Einrichtungen zur Lastaufnahme oder Verriegelung sowie Bedienung zusätzlicher Ladeeinheitensicherungen, Schnee- und Eisbeseitigung,

e) Kranungsvorgang,

f) Rückmeldung der Auftragsausführung,

g) betriebsbedingte Kranungen und betriebsbedingte Umfuhren, d.h. die räumlichen Veränderungen der Ladeeinheiten innerhalb der Serviceeinrichtung, welche nicht durch Änderung der Auftragsdaten durch den ZB oder nicht durch eine vom Terminaloperator zu vertretende Betriebsstörung oder aufgrund unabwendbarer Ereignisse/höhere Gewalt erforderlich sind,

h) Zeitweilige transportbedingte Zwischenabstellung im Verlauf der Beförderung gemäß Ziffer 3.5 NBS (BT),

i) Sicherung von Gefahrgut nach GGVSEB/RID/ADR/IMDG-Code für den Kranungsvorgang und den Zeitraum der zeitweiligen transportbedingten Zwischenabstellung.

3.2.2 Die Umschlagleistung beinhaltet keine weiteren Leistungen, insbesondere keine Feststellung oder Nummernkontrolle von Plomben, Siegeln und sonstigen zollrelevanten Verschlüssen. Soweit dies verlangt wird, ist die zusätzliche Tätigkeit und die Voraussetzung für die Erbringung ausdrücklich zu vereinbaren und zusätzlich zu vergüten.

3.2.3 Soweit zusätzliche Personalleistungen erforderlich sind, sind diese anlassbezogen zu vereinbaren. Der Terminaloperator erhebt für die Personalleistungen einen gesonderten Betrag gemäß Entgeltliste.

### **3.3 Umschlagbereitschaft herstellen**

Die Herstellung der Umschlagbereitschaft des Straßenfahrzeuges im Straßeneingang sowie im Straßenausgang nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen obliegt dem ZB, insbesondere:

- das ordnungsgemäße Verbinden oder Lösen der intermodalen Ladeeinheit vom und mit dem jeweiligen Trägerfahrzeug,
- das Lösen und das Anziehen der Befestigungsvorrichtungen einschließlich deren Sicherungsvorrichtungen,
- die Prüfung der Betriebssicherheit,
- die weitere Vorbereitung für die verkehrssichere Fahrt (z.B. das Verändern der Stützbeine sowie des seitlichen und hinteren Unterfahrschutzes, Enteisungsmaßnahmen).

### **3.4 Check-in bei Eingang Straße, Eingangsabgleich bei Eingang Schiene**

3.4.1 Für einen nachfolgenden Schienenversand straßenseitig angelieferte Ladeeinheiten werden vom Terminaloperator zur Überprüfung umschlagrelevanter Sicherheitskriterien äußerlich in Augenschein genommen (Check-In). Der Check-in umfasst die Dokumentation und augenscheinliche Überprüfung der Gefahrgutkennzeichnung, den äußeren Zustand der

Ladeeinheit sowie die Verladefähigkeit. Die Überprüfung erfolgt vom Boden aus. Die Kosten hierfür sind mit dem Entgelt für die Umschlagleistung abgegolten.

3.4.2 Der Terminaloperator führt bei allen Eingangszügen eine augenscheinliche Sichtprüfung der Ladeeinheiten auf Vollzähligkeit und Beschädigungen durch (Eingangsabgleich). Die Kosten für die Prüfung sind mit dem Entgelt für die Umschlagleistung abgegolten.

3.4.3 Werden beim schienenseitigen Haftungsübergang von Gefahrgut-Ladeeinheiten zum Terminaloperator fehlende, mangelhafte oder falsche GGVSEB-Belabelungen festgestellt, hat der ZB unverzüglich die gesetzlich vorgeschriebene Gefahrgut-Kennzeichnung anzubringen oder - soweit diese nicht zutreffend ist - zu entfernen. Die intermodale Ladeeinheit bleibt bis zur Wiederherstellung der ordnungsgemäßen Kennzeichnung für weitere Leistungen gesperrt. Soweit der ZB die Korrektur nicht selbst bewerkstelligt, ist diese Tätigkeit eine obligatorische Zusatzleistung, für die der Terminaloperator pro Ladeeinheit ein pauschaliertes Entgelt gemäß der gültigen Entgeltliste berechnet.

3.4.4 Der Eingangsabgleich und das Check-In-Verfahren ersetzen weder die Betriebssicherheitsprüfung für den Zug bzw. für die Beförderung auf der Straße durch den jeweiligen Beförderer noch die frachtvertragliche Haftung des Absenders oder des Beförderers nach den gesetzlichen Bestimmungen.

### **3.5 Zeitweiliger transportbedingter Aufenthalt, Zwischenabstellung**

3.5.1 Straßenseitig oder schienenseitig eingegangene Ladeeinheiten, bei denen kein unmittelbarer Verkehrsträger- oder Zugwechsel erfolgt, werden vom Terminaloperator auf den in der Serviceeinrichtung vorhandenen Abstellflächen abgestellt.

3.5.2 Die Abstellung erfolgt generell im Freien und unter dem Vorbehalt freier Abstellkapazität in der Serviceeinrichtung. Für die transportbedingte Zwischenabstellung müssen die Ladeeinheiten ohne weitere Hilfsmittel technisch geeignet sein.

Weitere Leistungen werden im Rahmen der transportbedingten Zwischenabstellung nicht erbracht.

3.5.3 Der zeitweilige Aufenthalt von intermodalen Ladeeinheiten beginnt mit der vom Terminaloperator genehmigten vertraglichen Bereitstellung an der vereinbarten Übernahmestelle in der Serviceeinrichtung. Mit Bereitstellung beginnt die Übernahme der intermodalen Ladeeinheiten durch den Terminaloperator auf dem Trägerfahrzeug vom anliefernden Beförderer und endet mit der genehmigten Übernahme auf dem Trägerfahrzeug durch den anschließenden Beförderer.

3.5.4 Der zeitweilige Aufenthalt endet mit Übernahme der intermodalen Ladeeinheit durch den Beförderer zur Weiterbeförderung innerhalb des mit dem Umschlagentgelts abgegoltenen Zeitraums oder mit Ablauf der vom Umschlagentgelt abgegoltenen Aufenthaltsfrist, wenn der Weitertransport nicht im Rahmen dieser Frist erfolgt.

3.5.5 Im Rahmen der Regelleistung ist der zeitweilige Aufenthalt am Eingangstag und folgenden Kalendertag im Rahmen der Öffnungszeiten mit dem Umschlagentgelt abgegolten.

3.5.6 Bei intermodalen Ladeeinheiten im Umschlag Schiene-Schiene gelten maximal zwei auf den Eingangstag folgende Kalendertage als Regelzeitraum für den zeitweiligen transportbedingten Aufenthalt.

### **3.6 Nutzung des MegaHub für intermodale Ladeeinheiten ohne beauftragte Kranung (Durchläufer)**

Die Nutzung von Umschlaggleisen für die Abwicklung intermodaler Ladeeinheiten ohne beauftragte Kranung (Durchläufer) ist in den Auftragsdaten unter Angabe der Sperrinformation „Durchläufer“ zum Ausschluss der Kranung für die betreffende intermodale Ladeeinheit vor dem Schieneneingang anzumelden. Im Hinblick auf Durchläufer erbringt der Terminaloperator keine Umschlagleistungen. Soweit zusätzliche Leistungen für Durchläufer erforderlich werden, hat der ZB diese im Einzelnen zu beauftragen. Diese Aufträge werden tatbestands- und anlassbezogen als Umschlagleistung gemäß Entgeltliste abgerechnet.

### **3.7 Besondere Mitwirkungspflichten des ZB für die betriebliche Abwicklung**

3.7.1 Die Sicherstellung der slotgerechten Vor- und Nachläufe, (insbesondere die rechtzeitige Gleisbelegung und -räumung im Terminal sowie Trassennutzung), obliegt dem ZB. Er hat die für die vereinbarte Slotnutzung erforderlichen Rangiertätigkeiten sicherzustellen.

3.7.2 Der ZB hat dafür zu sorgen, dass der Slot nur innerhalb der Öffnungszeiten in dem zum Leistungsbezug notwendigen Umfang in Anspruch genommen wird. Er hat dafür zu sorgen, dass die Gleisinfrastruktur nicht vor Beginn des vereinbarten Slots belegt wird und dass sie spätestens am Ende des vereinbarten Slots wieder frei ist. Ist die Gleisinfrastruktur nach Ablauf von 1 Stunde nach Räumungsverlangen nicht geräumt, steht dem Terminaloperator das Recht zu, auf Kosten und Gefahr des ZB das Gleis schnellstmöglich räumen zu lassen. Es gelten die Regelungen zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen.

3.7.3 Kann die Gleisinfrastruktur nicht fristgerecht geräumt werden, fallen zu Lasten des verantwortlichen ZB Slotüberschreitungsentgelte für den Aufenthalt des Zuges oder von Zugteilen in der Serviceeinrichtung an. Die Höhe richtet sich nach der Entgeltliste. Den Aufenthalt vollzieht der verantwortliche ZB auf eigene Gefahr.

3.7.4 Der ZB muss sicherstellen, dass die im Schiene-Schiene-Umschlag erforderlichen und disponierten Transportkapazitäten auf den weitergehenden Zügen in Menge und Art zur Verfügung stehen.

### **3.8 Besondere Regelungen für Gefahrgut**

3.8.1 Für die Beförderung von Gefahrgut nach GGVSEB/RID/ADR/IMDG-Code sind die gesetzlichen Regelungen sowie der Gefahrgutleitfaden des Terminaloperators für den Kombinierten Verkehr (betriebliche Richtlinie „Gefahrgutleitfaden“) in seiner aktuellen Fassung oder ein gleichwertiges vom ZB eingebrachtes Regelwerk zu beachten, dessen Anwendung durch den Terminaloperator gesondert zugestimmt wurde.

3.8.2 Der zeitweilige Aufenthalt von Gefahrgut in der Serviceeinrichtung ist auf ein Minimum zu reduzieren.

3.8.3 Gefahrgut ist nach Bereitstellung in der Serviceeinrichtung spätestens innerhalb der Öffnungszeit des auf den Eingang folgenden Terminalarbeitstages weiterzubefördern. Der ZB hat der Weiterbeförderung von Gefahrgut stets Vorrang einzuräumen.

## **4 Entgelte**

Für die vereinbarte Nutzungsgewährung sind vom ZB Entgelte nach Maßgabe des NV, der NBS und der Liste der Entgelte zu entrichten. Die Entgelte werden mit dem jährlichen Abschluss des TNV für je ein Fahrplanjahr vereinbart.

### **4.1 Umschlagentgelt**

Das Umschlagentgelt wird grundsätzlich wie folgt berechnet:

- Umschläge aus dem Schieneneingang für den Straßenausgang werden an den verantwortlichen ZB aus dem Schieneneingang berechnet
- Umschläge aus dem Schieneneingang für den Schienenausgang werden an den verantwortlichen ZB aus dem Schieneneingang berechnet
- Umschläge aus dem Straßeneingang für den Schienenausgang werden dem verantwortlichen ZB für den Schienenausgang berechnet; dies gilt auch dann, wenn nach dem Straßeneingang für einen geplanten Schienenausgang kein Schienenausgang erfolgte und somit die Ladeinheit wieder auf der Straßenseite abgeholt wird.

Die Berechnung erfolgt auf Basis der Anzahl umgeschlagener Ladeeinheiten multipliziert mit dem Umschlagpreis pro Ladeinheit gemäß gültiger Entgeltliste. Soweit der ZB Züge storniert, gelten die Stornoregelungen.

#### **4.2 Entgelt für Durchläufer**

Für die Vorhaltung der Anlageninfrastruktur zur Behandlung der Durchläufer nach Ziffer 3.6 NBS (BT) erhebt der Terminaloperator ein Entgelt gemäß Entgeltliste.

#### **4.3 Entgelt für Änderungen von Kranaufträgen**

Für die vom Zugangsberechtigten veranlassten Änderungen von Kranaufträgen berechnet der Terminaloperator ein Entgelt je Ladeinheit gemäß gültiger Entgeltliste. Die Änderung von Kranaufträgen vor dem Schienen- oder Straßeneingang ist entgeltfrei. Änderungen nach erfolgtem Eingangsabgleich bei Schieneneingang bzw. nach Bereitstellung im Straßeneingang in der Serviceeinrichtung bedürfen der ausdrücklichen Vereinbarung und sind entgeltpflichtig, soweit diese vom Terminaloperator auf Durchführbarkeit geprüft und freigegeben wurden.

#### **4.4 Gefahrgutpönale**

Bei vom ZB zu vertretender Fristüberschreitung nach Ziffer 3.8.3 NBS (BT) wird eine Vertragsstrafe (im Folgenden: Gefahrgutpönale) begründet. Die Höhe bestimmt sich nach der Entgeltliste. Die Geltendmachung eines weitergehenden Schadens sowie der Anspruch des Terminaloperator auf Vergütung seiner Leistungen bleiben unberührt.

#### **4.5 Mindestentgeltverpflichtung**

Das zu entrichtende Mindestentgelt ist die auf Basis der Anmeldung und Vergabeentscheidung beruhende gesamte Nutzungsentgelt für die Dauer der Vertragslaufzeit. Im Falle von Entscheidungen nach Ziffer 2.2 NBS BT (Koordinierungsverfahren) sind die Mindestentgelte für die Dauer des konfliktbehafteten Fahrplanjahres festzuschreiben. Die Mindestentgeltverpflichtung beträgt 70% der beantragten Regelleistungen.

#### **4.6 Stornoregelung**

4.6.1 Im Falle der Stornierung einer Zugleistung des ZB gelten die nachfolgenden Zeitstaffeln und Berechnungsgrundsätze. Der Erlös errechnet sich aus der vereinbarten Planumschlagmenge je Zug multipliziert mit dem vereinbarten Umschlagentgelt gemäß Entgeltliste oder dem im Verfahren nach Ziffer 2.2 NBS (BT) gebotenen, höherem Entgelt.

4.6.2 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von mehr als 48 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn in der Serviceeinrichtung hat der Terminaloperator Anspruch auf 0% vom Erlös.

4.6.3 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von 24 bis 48 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn in der Serviceeinrichtung hat der Terminaloperator Anspruch auf 20% vom Erlös.

4.6.4 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von weniger als 24 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn in der Serviceeinrichtung hat der Terminaloperator Anspruch auf 40% vom Erlös.

4.6.5 Unterlässt der ZB die Stornierung und legt die geplante Verkehrsleistung ohne Vorankündigung aus, hat der Terminaloperator Anspruch auf 60% vom Erlös.

4.6.6 Im Falle von Stornierungen aufgrund von Ereignissen höherer Gewalt, die innerhalb der o.g. Fristen eintreten, werden keine Stornoentgelte berechnet. Arbeitskampfmaßnahmen (Streik, Aussperrung) beim ZB oder dessen eingebundenen Leistungspartnern gelten nicht als höhere Gewalt.

## **5. Betriebsstörungen**

ZB und Terminaloperator melden einander Betriebsstörungen, wenn sie einen Zeitraum von 30 Minuten überschreiten oder dies absehbar ist. Betriebsstörungen in diesem Sinne sind insbesondere

- Abweichungen von der vereinbarten Nutzung (z.B. vom vereinbarten Betriebsprogramm, insbesondere Zugverspätungen und Kranausfälle)
- andere besondere Vorkommnisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtung bzw. der Betriebsprogramme.

Die Form der Übermittlung sowie die Ansprechpartner sind im NV festzuhalten.

## **6. Unabwendbare Ereignisse/höhere Gewalt**

Unabwendbare Ereignisse und/oder höhere Gewalt führen wechselseitig zur Leistungsfreiheit.

## **7. Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen**

7.1 Der Terminaloperator trifft unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen ZB alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren.

7.2 Der Terminaloperator kann insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Infrastruktur (z. B. Gleiswechsel) vorsehen. Der Terminaloperator stellt den ZB, der die Störung nicht zu vertreten hat, in diesem Fall lediglich das Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung in Rechnung, deren Nutzung vertraglich vereinbart wurde, es sei denn, dieses ist höher als das Entgelt für die tatsächlich genutzte Serviceeinrichtung.

7.3 Bei Gefahr in Verzug kann der Terminaloperator alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs veranlassen (im Folgenden: Notmaßnahmen). Die ZB haben die Notmaßnahmen und ihre Folgen zu dulden.

7.4 ZB, die Betriebsstörung zu vertreten haben, haben dem Terminaloperator die Kosten der Notmaßnahmen zu erstatten und den Terminaloperator von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter, einschließlich anderer durch die Notmaßnahmen geschädigter ZB frei zu stellen.

7.5 Der Terminaloperator wird bei drohender Kapazitätsüberlastung frühzeitig oder bei eingetretener Kapazitätsüberlastung unmittelbar die betroffenen ZB informieren und Maßnahmen zur Normalisierung der Betriebsverhältnisse ergreifen. Eine Kapazitätsüberlastung entsteht, wenn die hohe Auslastung der Infrastruktur oder Teile der Infrastruktur - z. B. LKW-Vorstauffläche, Krane, Gleisinfrastruktur oder Abstellfläche für die Zwischenabstellung - die Durchführung der vertragsgerechten Leistung verhindert oder die Durchführung erheblich einschränkt.

Zu den Steuerungsmaßnahmen, die situationsbedingt ermittelt und ergriffen werden, zählen:

- Beschränkung der straßenseitigen Voranlieferung von intermodalen Ladeeinheiten vor schienenseitigen Versandtagen (z. B. 1 Tag vor dem Versandtag und nur maximal im Mengenumfang der angemeldeten Transportmenge des Zuges)
- Festlegung von prioritären Abfertigungsreihenfolgen zur Entlastung der Anlage
- Gleiswechsel innerhalb des Terminals oder Teilbereitstellungen von Zügen im Schieneneingang-/ausgang
- Beschränkung von Umbuchungsaufträgen der ZB von intermodalen Ladeeinheiten auf andere Verkehrstage
- Angebot alternativer Serviceeinrichtungen im Wege von Abwicklungsangeboten in anderen Serviceeinrichtungen im Falle von erheblichen Störungen der betroffenen Serviceeinrichtung.

Soweit die Gründe für die Kapazitätsüberlastung im Verhalten eines ZB liegen, beschränkt der Terminaloperator die erforderliche Information sowie die Maßnahmen auf den betreffenden ZB. Nach erfolgter Wiederherstellung der normalen Betriebsverhältnisse erfolgt eine erneute Information an den jeweiligen ZB über den Abschluss der Maßnahmen.

## **8. Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen**

8.1 Der Terminaloperator ist berechtigt, alle notwendigen Bauarbeiten zur Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur sowie Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

8.2 Planbare Maßnahmen, einschließlich der Termine, werden im Rahmen einer auf die Umstände des Einzelfalls abzustellenden Baubetriebsplanung und baubetrieblichen Zugregelung rechtzeitig mit dem betroffenen ZB abgestimmt. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet der Terminaloperator unter Berücksichtigung der Belange der ZB im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Der Terminaloperator informiert die betroffenen ZB unverzüglich über die getroffene Entscheidung.

## **9. Frachtrecht**

Für die vom Terminaloperator übernommen Umschlagleistungen sowie für die Abstellleistungen der intermodalen Ladeeinheiten gelten die Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB und damit ausschließlich das nationale Frachtrecht der Bundesrepublik Deutschland als besonderes Teilstreckenrecht in der intermodalen Transportkette.

## **10. Haftung für Umschlagleistungen**

10.1 Zusätzlich zu den allgemeinen Haftungsbestimmungen der NBS (AT) und den Haftungsregelungen für intermodale Ladeeinheiten der §§ 425 ff. HGB gelten für die Haftung im Zusammenhang mit Umschlag- und Abstellleistungen. Haftungshöhe richtet sich nach § 431 HGB.

10.1.1 Der Haftungszeitraum des Terminaloperator erstreckt sich, soweit nicht etwas anders vereinbart ist, auf den Regelzeitraum der Obhut der intermodalen Ladeeinheit zwischen Übernahme und Übergabe durch den Terminaloperator.

10.1.2 "Fracht" i.S.d. § 431 Abs. 3 HGB ist das Umschlagentgelt für die jeweils von der Fristüberschreitung betroffenen Ladeeinheit.

**10.1.3 In jedem Fall ist die Haftung des Terminaloperator auf einen Betrag von einer Million Euro oder zwei Rechnungseinheiten i.S.d. § 431 Abs. 4 HGB für jedes Kilogramm pro Schadensfall beschränkt, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Dies gilt unabhängig davon, wie viele Anspruchsteller in dem Schadensfall betroffen sind.**



10.1.4 Der ZB haftet für sämtliche Schäden, die durch einen nicht ordnungsgemäßen bzw. nicht sicheren Zustand der intermodalen Ladeeinheit oder der Ladung entstehen, auch wenn ihn kein Verschulden trifft. § 414 HGB bleibt unberührt.

10.1.5 Werden dem Terminaloperator intermodale Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern ohne besonderen Hinweis übergeben, haftet der ZB für alle hieraus entstehenden Folgen.

10.1.6 Der ZB haftet für Sach-, Personen oder Vermögensschäden, die dem Terminaloperator durch Schienen- oder Straßenfahrzeuge oder Ladeeinheiten oder durch das Verhalten der bei der Anlieferung und Abholung eingesetzten ausführenden Unternehmen im Rahmen des für den ZB abzuwickelnden Verkehrs entstehen. Der ZB haftet auch für die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen des ausführenden Unternehmens. Satz 1 und 2 gelten nicht, soweit den genannten ausführenden Unternehmen, Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen kein Verschulden trifft.

10.2 In Fällen der verfügbaren Lagerung ist die Haftung für Verlust oder Beschädigung beschränkt auf zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung. Der Wert der Rechnungseinheit bestimmt sich nach § 431 Abs. 4 HGB am Tag der Übernahme durch den Terminaloperator. Bei teilweisem Verlust oder teilweiser Beschädigung gilt § 431 Abs. 2 HGB entsprechend.

10.3 Weitergehende Schadenersatzansprüche gegen den Terminaloperator, deren Mitarbeiter und Erfüllungsgehilfen sind ausgeschlossen, es sei denn, es besteht eine Haftung aufgrund zwingender gesetzlicher Vorschriften oder der Schaden ist verursacht durch Vorsatz oder leichtfertiges Handeln und in dem Bewusstsein, dass mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten werde.

10.4 Sofern Schadenersatzansprüche im Übrigen nicht durch Haftung gemäß Ziff. 10.3 NBS (BT) begründet werden, sind über die in den NBS geregelten Ansprüche hinausgehende Ersatzansprüche jeder Art gegen den Terminaloperator, dessen Mitarbeiter und Erfüllungsgehilfen ausgeschlossen. Dies gilt nicht bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des NV überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der ZB regelmäßig vertraut und vertrauen darf. Ersatzansprüche sind in diesen Fällen beschränkt auf den vorhersehbaren, typischen Schaden.

## **11. Gerichtsstand, anwendbares Recht**

Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Streitigkeiten ist Gerichtsstand Mainz, es sei denn der Terminaloperator wählt den Gerichtsstand des Auftraggebers. Es gilt das für die Rechtsbeziehungen das maßgebende Recht der Bundesrepublik Deutschland.