



Häfen und Güterverkehr Köln AG
Scheidweilerstraße 4
50933 Köln

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der
Häfen und Güterverkehr Köln AG
(HGK - KV-Terminal Nord)
- Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: Dezember 2022

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Verzeichnis der Abkürzungen | 3 |
| 1. Zweck und Gestaltungsbereich | 4 |
| 2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen | 5 |
| 3. Terminalnutzungsvertrag | 6 |
| 4. Umfang und Dauer der Nutzung | 9 |
| 5. Rechte und Pflichten der Parteien | 10 |
| 6. Haftung | 13 |
| 7. Gefahren für die Umwelt | 14 |
| 8. Versicherungen | 15 |
| 9. Nutzungsentgelt | 16 |
| 10. Verschiedenes | 19 |
| Anlagen | 20 |
| Kontaktdaten | 20 |

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|--------|---|
| Abs. | Absatz |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| Art. | Artikel |
| bzw. | beziehungsweise |
| DVO | EU-Durchführungsverordnung 2017/2177 |
| EBO | Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung |
| ERegG | Eisenbahnregulierungsgesetz |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| ggf. | gegebenenfalls |
| gem. | gemäß |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff |
| HGK | Häfen und Güterverkehr Köln AG |
| i.V.m. | In Verbindung mit |
| LE | Ladeeinheiten |
| NBS | Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen |
| Nr. | Nummer |
| RID | Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| TNV | Terminalnutzungsvertrag |
| z. B. | zum Beispiel |
| ZB | Zugangsberechtigter |
| Ziff. | Ziffer |

1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betreibt das KV Terminal Köln Nord, in dem Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn und Lkw umgeschlagen werden. Soweit Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs auf oder von der Eisenbahn umgeschlagen werden, ist die Umschlaganlage eine Serviceeinrichtung im Sinne von § 10 Abs. 3 i.V.m. Anlage 2 Nr. 2 b) ERegG. Ort, Ausstattung und allgemeine Leistungsmerkmale der Umschlaganlage ergeben sich aus der beigefügten Infrastrukturbeschreibung (Anlage 1).
- 1.2 Die vorliegenden Nutzungsbedingungen beziehen sich ausschließlich auf die Nutzung der Umschlaganlage als Serviceeinrichtung im Sinne von § 10 Abs. 3 i.V.m. Anlage 2 Nr. 2 b) ERegG. Mit ihnen soll allen Zugangsberechtigten (ZB)/ Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der diskriminierungsfreie Zugang zur vorbezeichneten Umschlaganlage sowie die diskriminierungsfreie Nutzung der mit dem Betrieb der Umschlaganlage verbundenen Leistungen ermöglicht werden. Sie gelten für die gesamte, sich daraus ergebende Geschäftsverbindung zwischen dem ZB/EVU und dem Terminalbetreiber.
- 1.3 Die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung sowie das zu entrichtende Entgelt und die sonstigen Nutzungsbedingungen, einschließlich die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen, werden im Terminalnutzungsvertrag gemäß § 20 ERegG geregelt.
- 1.4 Vertragliche Vereinbarungen zwischen den ZB/EVU und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den ZB/EVU und dem Terminalbetreiber.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Der Abschluss eines Terminalnutzungsvertrages (TNV) mit dem Terminalbetreiber beinhaltet keinen unmittelbaren Anspruch auf schienenseitigen Zugang zu der Umschlagsanlage. Hierzu bedarf es zusätzlich des Abschlusses eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem Eigentümer und Betreiber der vorgelagerten schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur. Der Terminalbetreiber weist darauf hin, dass für den schienenseitigen Zugang ein Infrastrukturnutzungsentgelt an den Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe von dessen Entgeltliste zu entrichten ist. Der Terminalbetreiber ist dem ZB/EVU auf Anfrage bei der Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer der vorgelagerten Eisenbahninfrastruktur behilflich. Eigentümer der vorgelagerten schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG, Ansprechpartner ist Herr Pitzen (Tel.: 0221/390-1205; E-Mail: pitzenhg@hgk.de)
- 2.2 Die in die Umschlaganlage einfahrenden Schienenfahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Abnahme den Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Gleisanlagen (Schienenwege/Rangierfahrwege) entsprechen.
- 2.3 Voraussetzung für den straßenseitigen Zugang ist der Einsatz zugelassener, verkehrssicherer und hinreichend ausgerüsteter Straßenfahrzeuge mit entsprechend qualifiziertem Fahrpersonal.
- 2.4 Die der Umschlaganlage schienen- und straßenseitig zugeführten Ladeeinheiten müssen genormt, umschlagfähig und in einem technisch einwandfreien Zustand sein.
- 2.5 Außerhalb der in Anlage 1 genannten Öffnungszeiten ist die Nutzung der Terminalanlage möglich. Der ZB hat hierzu die von ihm geplante Nutzung der Terminalanlage mit einem Vorlauf von zwei Wochen beim Terminalbetreiber anzumelden. Unter der Voraussetzung dass entsprechende Umschlagkapazitäten für den angefragten Zeitraum im Terminal zur Verfügung stehen, prüft der Terminalbetreiber den Antrag.

3. Terminalnutzungsvertrag und Einzelaufträge

- 3.1 Die Nutzung der vom Terminalbetreiber angebotenen Leistungen setzt den Abschluss eines TNV im Sinne von § 20 ERegG voraus. Mit diesem TNV erhält der Zugangsberechtigte vom Terminalbetreiber einen Slot (Zeitraum zwischen Zugein- und Zugausfahrt). Ein Slot beschreibt das vertraglich vereinbarte zeitlich und räumlich bedingte Zugangsrecht innerhalb des Umschlagbereichs des Terminals. Der Slot muss vom ZB zudem in Absprache mit dem Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur vereinbart werden. Die Einzelheiten sind hierzu mit dem Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur abzustimmen.
- 3.2 Zum Abschluss eines TNV muss der ZB zunächst einen Antrag stellen, der schriftlich, elektronisch, per Fax oder als Datenträger an den Terminalbetreiber zu übermitteln ist. ZB gem. § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG haben in diesem Antrag zugleich das von ihnen zur Nutzung der Umschlaganlage beauftragte EVU zu benennen. Ist das zu beauftragende EVU zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht bekannt, so ist es unverzüglich, spätestens aber bis eine Woche vor Nutzungsbeginn nach zu benennen. Für einen Antrag ist das als Anlage 3 beigefügte Anmeldeformular zu verwenden, dem sich die erforderlichen Mindestangaben entnehmen lassen.
- 3.3 Es werden nur vollständige Anträge geprüft.
- 3.4 Die Prüfung des Antrages und die Klärung noch offener Fragen erfolgt unverzüglich, innerhalb von max. fünf Arbeitstagen ab Eingang des Antrages. Dabei stimmt sich der Terminalbetreiber mit dem Eigentümer der, der Umschlaganlage vorgelagerten, schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur ab. Stehen die vom ZB/EVU angefragten Slotzeiten zur Verfügung, unterbreitet der Terminalbetreiber dem ZB/EVU ein Vertragsangebot zur Erbringung der beantragten Leistung (TNV). Dies beinhaltet nicht den schienenseitigen Zugang zu der Umschlaganlage.
- 3.5 Das gem. Ziff. 3. unterbreitete Angebot kann der ZB innerhalb von fünf Arbeitstagen annehmen. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Annahme, so verliert das Angebot seine Gültigkeit.

- 3.6 Ist von einem ZB im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG ein EVU benannt worden, so schließt der Terminalbetreiber mit diesem benannten EVU nach Abschluss des TNV noch eine gesonderte Vereinbarung zur Einhaltung der betreffenden Betriebssicherheit ab (§ 21 ERegG). Der Terminalbetreiber kann den Abschluss einer solchen Vereinbarung ablehnen, wenn das EVU den allgemeinen Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 oder den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.
- 3.7 Verlangt ein EVU den Eintritt eines dritten EVU in die mit dem Terminalbetreiber gem. §§ 20 und 21 ERegG getroffenen Vereinbarungen (§ 22 ERegG), kann der Terminalbetreiber dem widersprechen, wenn das eintretende EVU den allgemeinen Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 oder den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.
- 3.8 Zugeteilte Slots sind für die ZB/EVU verbindlich. Jede Verspätung ist dem Terminalbetreiber unverzüglich zu melden. Verspätungen von mehr als 30 Minuten führen zum Verlust des Anspruchs auf den angemeldeten Slot. In diesem Fall weist der Terminalbetreiber dem ZB/EVU den nächstmöglichen verfügbaren Slot in Abstimmung mit dem Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur zu. Auf die Nutzung des verbleibenden Slots bei Verspätungen hat der ZB in Abstimmung mit dem Terminalbetreiber und dem Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur nur dann Anspruch, wenn die Verspätung vor Beginn des zugewiesenen Slots angemeldet wurde und keine Auswirkungen auf die nachfolgenden Slots zu erwarten sind.
- 3.9 Liegen gültige Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Slots vor, wird der Terminalbetreiber versuchen, durch Verhandlungen mit den Antragstellern auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken und dabei, soweit möglich, auf eine tragfähige Alternative gem. Art. 10 DVO hinweisen. Die Verhandlungsdauer darf einen Zeitraum von 14 Tagen nicht überschreiten. Kommt eine Einigung nicht zustande, wird der Terminalbetreiber die Anträge in folgender Reihenfolge berücksichtigen:

- 3.9.1 Anträge, die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse einschließlich anschließender Rangierfahrwege sind, wobei die notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse einschließlich dem anschließenden Rangierfahrweg in der Regel dann gegeben ist, wenn die Nutzung einer Serviceeinrichtung im unmittelbaren zeitlichen oder sachlichen Zusammenhang mit der Vereinbarung einer bestimmten Zugtrasse einschließlich dem anschließenden Rangierfahrweg erfolgt.
- 3.9.2 Sind konkurrierende Slots gleichermaßen notwendige Folge einer/eines vereinbarten Zugtrasse/Schienenweges, so erhält der beantragte Slot den Vorrang, der eine höhere Auslastung der Umschlaganlage ermöglicht. Gleiches gilt bei konkurrierenden Slots, die nicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse/Schienenweges ist.
- 3.9.3 Ist auch gem. den Ziff. 3.9.1 und 3.9.2 keine Entscheidung möglich, so wird den Anträgen Vorrang eingeräumt, für die keine tragfähige Alternative vorhanden ist.
- 3.9.4 Soweit gem. den Ziff. 3.9.1 – 3.9.3 keine abschließende Entscheidung möglich ist, wird die HGK nach § 52 Abs. 8 Satz 2 (Höchstpreisverfahren) ERegG verfahren.
- 3.10 Innerhalb eines Quartals müssen 70 % der angemeldeten Slots pünktlich genutzt und mindestens 50 % der angemeldeten Mengen eingehalten werden. Sollten die entsprechenden Werte nicht erreicht werden, erfolgt insoweit eine Kündigung nach Maßgabe des § 43 Abs. 4 S. 1 ERegG (vgl. Ziffer 4.2 der NBS). Der betroffene ZB ist in diesem Fall mit angemessener Vorlaufzeit zu informieren.

3.11 Der TNV ist ein Rahmenvertrag auf dessen Grundlage der Terminalbetreiber den Umschlag der vom ZB angemeldeten Ladeeinheiten vornimmt. Die im TNV vereinbarten Leistungen werden durch Einzelaufträge konkretisiert. Die Erteilung eines Einzelauftrages ist die schriftliche oder elektronische Übermittlung des Ladeeinheiten-Typs und der Ladeeinheiten-Nummer, des Ladeeinheiten-Gewichtes, der Angabe eventueller Gefahrgüter, die geplante Ausgangszugnummer sowie das Ausführungsdatum des Umschlages vor Übernahme der Ladeeinheit durch den Terminalbetreiber. Konkretisierende Einzelaufträge über bedingungsgerechte Ladeeinheiten gelten mit ihrer Erteilung als von dem Terminalbetreiber angenommen, wenn dieser nicht unverzüglich widerspricht.

Werden Ladeeinheiten-Typ, Ladeeinheiten-Nummer, Ladeeinheiten-Gewicht, die Angabe von Gefahrgütern, die geplante Ausgangszugnummer sowie das Ausführungsdatum bereits in den TNV mit aufgenommen (wie z. B. bei einer einmaligen Nutzung der Serviceeinrichtung), gilt der TNV zugleich als eine von dem Terminalbetreiber angenommene Auftragserteilung.

4. Umfang und Dauer der Nutzung

4.1 Die Einzelheiten der vereinbarten Slots ergeben sich aus dem TNV. Der ZB hat sicherzustellen, dass der in Anspruch genommene Gleisabschnitt mit dem zeitlichen Ende des Slots freigezogen ist. Sollte dies nicht erfolgen, ist der Terminalbetreiber berechtigt, auf Kosten des ZB den Gleisabschnitt freizuziehen.

4.2 Das besondere Kündigungsrecht des Terminalbetreibers bei nicht vertragsgemäßer Inanspruchnahme der vereinbarten Leistungen bleibt unberührt:

Wird das Recht aus einem TNV ganz oder teilweise nicht wahrgenommen und kommt der ZB einer entsprechenden Aufforderung des Terminalbetreibers nicht binnen eines Monats nach, kann der Terminalbetreiber die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Auf die Anwendung nach § 43 Abs, 4 ERegG wird hier besonders hingewiesen.

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 Terminalbetreiber die genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der ZB, dem gekündigt wurde, bleibt dem Terminalbetreiber zum Ersatz des durch Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens, insbesondere zum Ausgleich der vom ZB geschuldeten Entgelte, verpflichtet.

5. Rechte und Pflichten der Parteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Für die Nutzung der Umschlaganlage gilt neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen die als Anlage 2 beigefügte Terminal-Ordnung des Terminalbetreibers (Bestimmungen über die Betriebssicherheit).

5.1.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Nutzung der Umschlaganlage Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Zu diesem Zweck übermittelt die eine Vertragspartei der anderen unverzüglich alle Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Sicherheit und Effizienz bei der Betriebsführung.

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

5.1.4 Der ZB hat beauftragten Dritten die NBS des Terminalbetreibers zugänglich zu machen und diese zur Einhaltung der allgemeinen Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 sowie der Bestimmungen über die Betriebssicherheit gem. Ziff. 5.1.1 zu verpflichten.

5.1.5 ZB gem. § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG dürfen die Rechte aus dem TNV solange nicht ausüben, bis zwischen dem Terminalbetreiber und dem benannten EVU eine gesonderte Vereinbarung zur Betriebssicherheit gem. Ziff. 3.6 Satz 1 zustande gekommen ist. Der Terminalbetreiber wird den betreffenden ZB über Hinderungsgründe, die einer solchen Vereinbarung entgegenstehen, unverzüglich informieren. Gleiches gilt, wenn eine solche Vereinbarung beendet wird.

5.1.6 Auch die Vertragsparteien einer Vereinbarung gem. Ziff. 3.6 Satz 1 benennen in dieser Vereinbarung 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 Informationen zur vereinbarten Nutzung bei Störungen

5.2.1 Der Terminalbetreiber unterrichtet den Vertragspartner unverzüglich über Zustandsänderungen der Umschlaganlage (z. B. Bauarbeiten, Wartung oder Austausch von Umschlaggeräten) sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten und Störungen, soweit sie für weitere Dispositionen des Vertragspartners von Bedeutung sein könnten.

5.2.2 Der ZB/EVU stellt sicher, dass der Terminalbetreiber über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung (z. B. Länge des Zuges/der Rangiereinheit, Art und Anzahl der umzuschlagenden Ladeeinheiten),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID, Lademaßüberschreitungen),
- c) sonstige Unregelmäßigkeiten und Störungen in Bezug auf die Nutzung der Umschlaganlage, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. Zug-/Rangiereinheitverspätung im Eingang, verspätete Abholung der Rangiereinheit/des Zuges im Ausgang).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Die Parteien verpflichten sich Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.

5.3.2 Zugverspätungen werden dem Terminalbetreiber gem. Ziff. 3.8 mitgeteilt. Bei sich zeitlich überschneidenden Verspätungen mehrerer Züge oder sonstiger Störungen soll die Nutzung in entsprechender Anwendung von Ziff. 3.9 Satz 3 in Verbindung mit Ziff. 3.9.2 der Vorrang eingeräumt werden.

5.3.3 Der ZB/EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen. Er hat insbesondere dafür Sorge

zu tragen, dass die Umschlaganlage nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Schienenfahrzeuge).

In jedem Fall ist auch der Terminalbetreiber jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen oder durch Dritte beseitigen zu lassen (z. B. Abschleppen liegen gebliebener Schienenfahrzeuge).

5.3.4 Der Terminalbetreiber hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Veränderungen der Umschlaganlage

Der Terminalbetreiber ist berechtigt, die Umschlaganlage zu verändern. Der Terminalbetreiber informiert die ZB/EVU unverzüglich über geplante Änderungen, ggf. auch fortlaufend (z. B. bei länger dauernden Maßnahmen). Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.5.1 Der Terminalbetreiber ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Umschlaganlage jederzeit durchzuführen. Sie führt diese Maßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des Nutzungsberechtigten so gering wie möglich gehalten werden.

5.5.2 Planbare Maßnahmen einschließlich der Termine, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des ZB/EVU haben, werden unverzüglich mit dem ZB/EVU abgestimmt.

Der Terminalbetreiber weist darauf hin, dass durch Wartungs-, Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen sowie andere Veränderungen an der Eisenbahninfrastruktur durch den Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur der Zugang zu der Umschlaganlage eingeschränkt oder erschwert sein kann.

Der Terminalbetreiber wird die ZB über solche Maßnahmen unverzüglich informieren.

6. Haftung

Ergänzend bzw. abweichend zu Ziffer 6 des NBS-AT gilt folgendes:

- 6.1 Übersteigt die Haftung des Terminalbetreibers bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes im Anwendungsbereich des nationalen Transportrechts (z. B. beim Umschlag selbst) gemäß § 431 Abs. 1 und 2 HGB einen Betrag von € 1 Million je Schadensfall, ist seine Haftung außerdem in jedem Schadensfall begrenzt auf einen Betrag von höchstens € 1 Million oder zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm, des Rohgewichts, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Der Wert der Rechnungseinheit bestimmt sich nach § 431 Abs. 4 HGB.
- 6.2 Soweit rechtlich zulässig, ist die Haftung des Terminalbetreibers für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Personenschäden und Sachschäden an Drittgut der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre, höchstens auf einen Betrag von € 125.000 je Schadensfall. Dies gilt nicht, sofern gesetzlich für diese ein niedrigerer Haftungsbetrag vorgesehen ist. Die §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 431 Abs. 3, 433, 445 Abs. 3, 446 Abs. 2 HGB sowie entsprechende Haftungsbestimmungen in internationalen Übereinkommen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, bleiben unberührt. Diese Ziffer 6.2 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 5 CIM, die die Haftung des Beförderers erweitern oder zulassen, diese zu erweitern.
- 6.3 Die Haftungsbeschränkungen des nationalen Transportrechtes gelten gem. § 435 HGB nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die dem Terminalbetreiber oder eine in § 428 genannte Person vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen wurde.

- 6.4 Sofern Schadensersatzansprüche im Übrigen nicht durch Vorsatz oder grobfahrlässiges Verhalten bzw. durch die Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit begründet werden oder der Terminalbetreiber nicht aufgrund sonstiger zwingender Rechtsvorschriften haftet, sind über die hier geregelten Ansprüche hinausgehende Ersatzansprüche jeder Art gegen den Terminalbetreiber, deren Mitarbeiter und Erfüllungsgehilfen ausgeschlossen. Dies gilt nicht bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Ersatzansprüche sind in diesen Fällen beschränkt auf den vorhersehbaren, vertragstypischen Schaden. Diese Ziffer 6.4 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 36 CIM, die die Haftung des Beförderers erweitern oder zulassen, diese zu erweitern, oder die Zurechnung des Verschuldens von Leuten oder sonstigen Dritten ausdehnen.
- 6.5 Von der VDV-Empfehlung bzgl. der Erstellung der NBS-AT, Ziffer 6.1.3 – Regelung des Ersatzes eigener Sachschäden untereinander – wurde abgewichen. Die Ziffer 6.1.3 wurde ersatzlos gestrichen.
- 6.6 Die Haftung richtet sich im Übrigen nach den gesetzlichen Regelungen.

7. Gefahren für die Umwelt

- 7.1 Der ZB ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen.
- 7.2 Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des ZB/EVU oder gelangen Wasser gefährdende Stoffe aus den vom ZB/EVU in die Umschlaganlage gebrachten Fahrzeuge oder Ladeeinheiten in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, ist der Terminalbetreiber sofort zu verständigen. Der Terminalbetreiber wird in den vorgenannten Fällen alle erforderlichen Maßnahmen unverzüglich einleiten. Die Kosten für diese durchzuführenden Maßnahmen trägt der ZB. Macht die Gefahrensituation gem. Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen von dem Terminalbetreiber notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

- 7.3 Bei Boden- oder Infrastrukturkontamination, die durch den ZB/EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Terminalbetreiber die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der ZB.
- 7.4 Ist der Terminalbetreiber bzw. der Grundstückseigentümer als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB/EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der ZB die dem Terminalbetreiber bzw. dem Grundstückseigentümer entstehenden Kosten. Hat der Terminalbetreiber 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.

8. Versicherungen

- 8.1 Der ZB ist verpflichtet, auf seine Kosten folgende Versicherungen abzuschließen:
- 8.1.1 Betriebs- und Umwelthaftpflichtversicherung einer Deckungssumme in Höhe von mind. 10 Mio. EUR pro Schadensereignis, 2-fach maximiert je Versicherungsjahr, für Sach-, Personen- und Vermögensschäden und
- 8.1.2 Umweltschadenversicherung mit einer Deckungssumme in Höhe von mind. 5 Mio. EUR pro Schadensereignis, einfach maximiert je Versicherungsjahr.
- 8.1.3 Die Selbstbehalte in den vorgenannten Versicherungsverträgen (siehe 8.1.1 und 8.1.2) müssen sich an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des ZB orientieren
- 8.2 Spätestens bei Vertragsabschluss hat der ZB den Nachweis des Abschlusses der vorgenannten Versicherungen (vgl. 8.1.1 und 8.1.2) durch eine Versicherungsbestätigung in Textform nachzuweisen. Der Nachweis ist für die Dauer des Vertrages – inkl. Bestätigung, dass die Versicherungsprämien für das Vertragsjahr gezahlt wurden – zu erbringen. Der ZB ist zur unverzüglichen Anzeige in Textform verpflichtet, wenn und soweit Deckungen im vereinbarten Umfang während der Vertragslaufzeit nicht mehr bestehen.

9. Nutzungsentgelt

9.1 Entgeltliste

Die Regelentgelte für die Leistungen des Terminalbetreibers ergeben sich aus der jeweils aktuellen Entgeltliste des Terminalbetreibers. Mit dem Entgelt für den Umschlag ist die Bearbeitung von Nutzungsanträgen mit abgegolten. Entgeltänderungen sind mit einer Vorankündigungsfrist von 6 Wochen zum Monatsende zulässig. Wenn Änderungen der NBS und/oder der Entgelte in Kraft treten sollen, muss zuvor die Bundesnetzagentur nach § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG von der HGK unterrichtet werden.

9.2 Umschläge und Zusatzleistungen

9.2.1 Die Berechnung der Entgelte für Umschlagleistungen erfolgt monatlich jeweils getrennt auf Basis der Anzahl umgeschlagener Ladeeinheiten im Schieneneingang bzw. Schienenausgang multipliziert mit dem Umschlagpreis pro Ladeeinheit gem. gültiger Entgeltliste. Gleiches gilt für Umschlagleistungen vor oder nach einer gebührenpflichtigen Abstellung (Siehe hierzu Ziffer 8 der Anlage 4 – Leistungsbeschreibung).

9.2.2 Für einen nachfolgenden Schienenversand angelieferte Ladeeinheiten werden von dem Terminalbetreiber äußerlich in Augenschein genommen, um die Erfüllung der vorgeschriebenen Vertragsbedingungen zu überprüfen (Check-in-Verfahren). Die Kosten hierfür sind mit dem Entgelt für den Umschlag abgegolten.

9.2.3 Der Terminalbetreiber führt bei allen Eingangszügen eine Prüfung der Ladeeinheiten auf Vollständigkeit und Beschädigung durch. Die Überlassung der hierfür erforderlichen Daten regelt der Terminalbetreiber mit dem ZB. Die Kosten hierfür sind mit dem Entgelt für den Umschlag abgegolten. Dies gilt auch für alle Ladeeinheiten, die für einen Schienenversand angeliefert werden.

9.2.4 Werden beim/nach Haftungsübergang von Ladeeinheiten mit Gefahrgut zum Terminalbetreiber fehlende, mangelhafte oder falsche GGVSEB-Belabelungen festgestellt, wird der Terminalbetreiber die gesetzlich vorgeschriebenen GGVSEB-Label auf Wunsch des Kunden anbringen oder nichtzutreffende Label entfernen. Die GGVSEB-Belabelung ist eine fakultative Leistung des Terminalbetreibers, für die ein Entgelt nach der gültigen Entgeltliste berechnet wird.

9.2.5 Die Herstellung der Verladebereitschaft von Eisenbahnwaggonen ist eine Leistung des Terminalbetreibers und umfasst das ordnungsgemäße Verbinden der Ladeeinheit vom und mit dem Waggon, insbesondere das Lösen und das Anziehen der Befestigungsvorrichtungen einschließlich deren Sicherungsvorrichtungen und Festlegeeinrichtungen am Waggon zur Aufnahme der Ladeeinheiten. Die Kosten hierfür sind mit dem Entgelt für den Umschlag abgegolten.

9.3 Abstell-Leistungen

Straßenseitig angelieferte oder schienenseitig eingegangene Ladeeinheiten, bei denen kein unmittelbarer Verkehrsträgerwechsel erfolgt, werden von dem Terminalbetreiber auf den im Terminal vorhandenen Abstellflächen abgestellt. Um Störungen des Umschlagbetriebes durch überfüllte Abstellflächen und die damit verbundenen negativen Rückwirkungen auf die Betriebsflächen zu vermeiden, ist die Abstellung vorbehaltlich der Verfügbarkeit von entsprechender Abstellkapazität.

9.4 Stornierungen

Bei Stornierungen von vereinbarten Nutzungen durch den ZB, die von ihm zu vertreten sind, beträgt das Stornierungsentgelt:

- Kein Stornierungsentgelt auf den jeweils gültigen Entgeltsatz der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag durch den ZB genutzten Slots, bei Stornierungen, die bis zu 48 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei dem Terminalbetreiber eingehen.

- 10 Prozent des jeweils gültigen Entgeltsatzes der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag durch den ZB genutzten Slots, bei Stornierungen, die weniger als 48 Std. und mehr als 24 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei dem Terminalbetreiber eingehen.
- 30 Prozent des jeweils gültigen Entgeltsatzes der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag durch den ZB genutzten Slots, bei Stornierungen, die weniger als 24 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei dem Terminalbetreiber eingehen.

Ab Ankunft des Zuges beim Terminalbetreiber ist eine Stornierung nicht mehr möglich. Ab diesem Zeitpunkt kann nur noch eine Änderung des Kranauftrags durchgeführt werden. Das Entgelt hierfür richtet sich nach der Entgeltliste.

Sofern noch kein zuvor genutzter Slot für den gleichen Wochentag als Bezugsgröße vorliegt, wird die bestellte Umschlagmenge (Versand und Empfang) als Berechnungsgröße herangezogen.

9.5 Nicht-Inanspruchnahme bestellter Leistungen

Wird die vereinbarte Nutzung ohne eine Stornierung gem. Ziff. 8.4 durch den ZB nicht in Anspruch genommen, so wird der Terminalbetreiber 50 % des Regelentgeltes für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag durch den ZB genutzten Slots berechnen. Sofern noch kein zuvor genutzter Slot für den gleichen Wochentag als Bezugsgröße vorliegt, wird die bestellte Umschlagmenge (Versand und Empfang) als Berechnungsgrundlage herangezogen.

9.6 Entgelt für Änderungen von Kranaufträgen

Für Änderungen von Kranaufträgen, die vom ZB veranlasst werden, berechnet der Terminalbetreiber ein Entgelt je Ladeeinheit gem. aktueller Entgeltliste.

9.7 Fälligkeit und Zahlungsweise

9.7.1 Abrechnung

Die Abrechnung der Entgelte erfolgt zum Beginn des Monats für den jeweils zurückliegenden Monat.

9.7.2 Zahlungsmodalitäten

Rechnungen sind sofort fällig und unverzüglich nach Rechnungserhalt ohne Abzug zu begleichen. Sollte ein Rechnungsausgleich nicht innerhalb von 30 Tagen nach Fälligkeit einer Rechnung erfolgen, tritt Verzug ein. Gem. § 288 BGB werden dann ab Verzugseintritt Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz erhoben.

9.8 Aufrechnung von Forderungen oder Zurückbehaltung

Anstelle von Ziffer 4.5 NBS-AT gilt:

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

10. **Verschiedenes**

10.1 Andere AGB

Allgemeine Geschäftsbedingungen des ZB gelten nicht.

10.2 Gerichtsstand

Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Streitigkeiten ist Gerichtsstand Köln, es sei denn, der Terminalbetreiber wählt den Gerichtsstand des Vertragspartners.

10.3 Anwendbares Recht

Für die Rechtsbeziehungen der Vertragspartien gilt ausdrücklich das maßgebende Recht der Bundesrepublik Deutschland; unter Ausschluss des UN-Kaufrechts.

Anlagen:

Anlage 1: Beschreibung der Infrastruktur

Anlage 2: Terminal-Ordnung der HGK

Anlage 3: Antrag auf Abschluss eines Terminalnutzungsvertrags

Anlage 4: Leistungsbeschreibung

Anlage 5: Entgeltverzeichnis

Kontaktdaten

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Scheidtweilerstraße 4 ▪ 50933 Köln
T +49 (0) 221 390-0
info@hgk.de ▪ www.hgk.de

Ansprechpartner

Johannes Stein
T +49 (0) 221 390-1164
F +49 (0) 221 390-2901
E-Mail: steinj@hgk.de