



KombiTerminal Burghausen (KTB) GmbH

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-KTB)

gültig ab 01.01.2023

KombiTerminal Burghausen GmbH

Terminalstr. 1

84489 Burghausen

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
02.06.2014	Erstmitteilung
01.08.2015	1. Änderung, Berechnung der Bremsprobeanlage
17.08.2018	2. Änderung, Anpassungen an das ERegG
30.09.2021	3. Änderung, Anpassungen an das ERegG, Verzugszinsen, Slotdauer, Zuordnung Ladeinheit zum Tragwagen
01.01.2023	4. Änderung, Anpassung Präambel, Pflichten der KTB und des ZB, Pflichten der KTB im Zusammenhang mit dem TNV, Umschlagleistungen, Vermittlung von Ortkenntnissen, Eignung für den Transport im Kombinierten Verkehr, Entgeltgrundsätze, „Automatisierter Datenaustausch“, Entgeltberechnung für die Nutzung des Zuführungsgleises, Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Herausgeber

KombiTerminal Burghausen (KTB) GmbH

Bildnachweis

Foto Titelseite, Urheber: KTB GmbH

Copyright: KTB GmbH

Inhaltsverzeichnis

Versionskontrolle	2
4. Änderung, Anpassung Präambel, Pflichten der KTB und des ZB, Pflichten der KTB im Zusammenhang mit dem TNV, Umschlagleistungen, Vermittlung von Ortkenntnissen, Eignung für den Transport im Kombinierten Verkehr, Entgeltgrundsätze, „Automatisierter Datenaustausch“, Entgeltberechnung für die Nutzung des Zuführungsgleises, Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	2
Anlagen	4
Anlage 1 Infrastrukturbeschreibung mit örtlicher Richtlinie	4
Anlage 2 Anmeldeformular	4
Anlage 3 Anforderungen an den Dateninhalt des Auftrags	4
A. Präambel und Allgemeiner Teil.....	5
Präambel	5
Allgemeiner Teil.....	5
1. Geltungsbereich.....	5
2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	5
3. Zustandekommen des Terminalnutzungsvertrages	6
4. Rechte und Pflichten nach Abschluss des TNV	7
4.1 Pflichten der KTB und des ZB	7
4.2 Pflichten des ZB	7
5. Zahlung der Nutzungsentgelte.....	8
6. Sicherheitsleistung	8
7. Verzugszinsen	9
8. Haftung	10
9. Gefahren für die Umwelt.....	10
10. Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte	11
11. Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	11
12. Kündigung	11
13. Datenspeicherung/ Datenverarbeitung	12
14. Sonstiges.....	12
B. Besonderer Teil.....	13
1. Geltungsbereich.....	13
2. TNV.....	13
2.1 Besondere Zugangsvoraussetzungen.....	13
2.2 Grundsätze der Vergabe von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot der KTB	14
2.3 Pflichten der KTB im Zusammenhang mit dem TNV	16
2.3.1 Slots	16
2.3.2 Umschlagleistungen	16
2.3.3 Sonstige Leistungen.....	19
2.3.3.1 Eingangsabgleich nach Sonderkriterien für ZB	19
2.3.3.2 Zuordnung der Ladeeinheit zum Tragwaggon.....	19
2.3.3.4 (Ziffer bleibt frei)	19
2.3.3.5 Nutzung des Zuführungsgleises zum Terminal	20
2.4 Pflichten des ZB aus und im Zusammenhang mit dem TNV	20
2.4.1 Allgemeine Pflichten.....	20

2.4.2 Pflichten mit Bezug zu den Intermodalen Ladeeinheiten	21
2.4.2.1 Kennzeichnung und Identifizierung von Intermodalen Ladeeinheiten	21
2.4.2.2 Mitteilung der Auftragsdaten.....	21
2.4.2.3 Sicherung gegen unbefugten Zugriff.....	21
2.4.2.4 Eignung für den Transport im Kombinierten Verkehr	22
2.5 Besondere Regelungen für Gefahrgut.....	22
3. Storno, Vertragsänderung, Auftragsänderung.....	22
3.1 Storno.....	22
3.2 Änderungen des TNV	22
3.3 Änderungen der nach Ziffer 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) mitgeteilten Auftragsdaten	23
4. Entgeltgrundsätze.....	23
4.1 Umschlagleistungen	23
4.2 Zuordnung der Ladeeinheit zum Tragwaggon.....	24
4.3 Eingangsabgleich nach Sonderkriterien für ZB.....	24
4.4 Umschlagleistungen außerhalb der regulären Terminalöffnungszeiten	24
4.6 Bremsprobeanlagen.....	24
4.7 „Automatisierter Datenaustausch“ mit BLU	25
4.8 Auftragsänderungen nach Ziffer 3.3 NBS-KTB (BT).....	25
4.9 Stornoregelung.....	25
4.10 Entgeltberechnung für die Nutzung des Zuführungsgleises.....	26
5. Betriebsstörungen	26
6. Unabwendbare Ereignisse/höhere Gewalt.....	27
7. Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	27
8. Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen	28
9. Frachtrecht	28
10. Haftung für Leistungen nach Ziff. 2.3.2 und 2.3.3 NBS-KTB (BT)	28
11. Gerichtsstand, anwendbares Recht	30
Verzeichnis der Abkürzungen	31

Anlagen

- Anlage 1 **Infrastrukturbeschreibung mit örtlicher Richtlinie**
- Anlage 2 **Anmeldeformular**
- Anlage 3 **Anforderungen an den Dateninhalt des Auftrags**

A. Präambel und Allgemeiner Teil

Präambel

KTB erbringt Leistungen im Umschlagterminal Burghausen (im Folgenden: Terminal) i.S.v. Anlage 2 Nr. 2 lit. b) ERegG

Die Vertragsparteien werden vertrauensvoll zusammenarbeiten. Im Rahmen ihrer Zusammenarbeit werden sie den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung tragen.

Allgemeiner Teil

1. Geltungsbereich

1.1 Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (im Folgenden: NBS-KTB) regeln – in einem Allgemeinen (im Folgenden: AT) und einem Besonderen Teil (im Folgenden: BT) - Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen

- den Zugangsberechtigten (im Folgenden: ZB) einschließlich etwaiger einbezogener Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: einbezogene EVU)
- und der KTB

hinsichtlich des Zugangs zu der von KTB im Geltungsbereich des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) betriebenen Eisenbahninfrastruktur und deren Benutzung einschließlich der hierfür geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Unter Zugang im Sinne der NBS-KTB ist der Abschluss eines Terminalnutzungsvertrages (im Folgenden: TNV) mit dem ZB über die in den NBS-KTB beschriebenen Leistungen zu verstehen.

2. Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

Die Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines TNV nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBS-KTB setzt voraus, dass der ZB folgenden Pflichten (im Folgenden: Zugangsvoraussetzungen) nachgekommen ist:

a) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (im Folgenden: Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen der Ziffer 2.1 NBS-KTB (BT) gestellt haben. Der ZB soll insbesondere bei kurzfristigem Gelegenheitsverkehr die Anmeldung unter Berücksichtigung der Annahmefrist von § 13 Abs. 1 ERegG rechtzeitig stellen.

- b) In den Fällen, in denen der ZB die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht selbst, sondern mittels eines einbezogenen EVU beabsichtigt, hat der ZB der KTB mit der Anmeldung das EVU zu benennen, das die eisenbahnbezogenen Dienste durchführen wird. In diesen Fällen zeigt der ZB der KTB bis zum Vorliegen des endgültigen Fahrplanentwurfs an, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang das EVU einbezogen wird.
- c) Zum Zeitpunkt der Anmeldung muss der ZB über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen für die Aufnahme und Durchführung des öffentlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland auf der Eisenbahninfrastruktur verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht. KTB erkennt nur solche EVU an, die vom Eisenbahnbundesamt für den Güterverkehr in Deutschland zugelassen sind und über die gültige Sicherheitsbescheinigungen verfügen.
- d) In den Fällen, in denen ausschließlich das einbezogene EVU die Infrastruktur nutzen wird, beziehen sich die Pflichten nach c) auf das einbezogene EVU.
- e) Sofern sich bei dem ZB Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nach c) ergeben, ist er verpflichtet, dies der KTB unverzüglich mitzuteilen.
- f) Alle Erklärungen des ZB in Zusammenhang mit dem Abschluss und der Durchführung des TNV müssen in deutscher Sprache erfolgen.

3. Zustandekommen des Terminalnutzungsvertrages

Der TNV kommt durch die Annahme des von KTB unterbreiteten Angebots oder durch erstmalige Inanspruchnahme von Leistungen zustande. Wenn die Annahme durch erstmalige Inanspruchnahme von Leistungen erfolgt, ist der schriftliche Abschluss des TNV unverzüglich nachzuholen. Die Zahlungsverpflichtung des ZB für bereits in Anspruch genommene Leistungen wird dadurch nicht berührt.

Für die Annahme des Angebots durch den ZB gilt die Frist des § 13 Abs. 1 ERegG, es sei denn die KTB weist im besonderen Fall in ihrem Angebot ausdrücklich auf eine abweichende Annahmefrist hin.

4. Rechte und Pflichten nach Abschluss des TNV

4.1 Pflichten der KTB und des ZB

4.1.1 Mit Abschluss des TNV verpflichtet sich KTB, die Benutzung der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe des TNV sowie der NBS-KTB zu gewähren. Der ZB ist verpflichtet, das nach Maßgabe des TNV und der NBS-KTB vereinbarte Nutzungsentgelt zu entrichten.

4.2 Pflichten des ZB

Die Benutzung der von KTB betriebenen Eisenbahninfrastruktur setzt – neben den Regelungen der vorstehenden Ziffer 2 NBS-KTB (AT) - Folgendes voraus:

a) Der ZB muss nach Maßgabe eines TNV und der NBS-KTB zur Benutzung berechtigt sein. Vom ZB einbezogene EVU müssen ihrer Verpflichtung aus § 21 ERegG zum Abschluss einer Vereinbarung über die Betriebssicherheit nachgekommen sein.

b) Der ZB muss vor erstmaliger Aufnahme des Verkehrs und auf Verlangen gegenüber KTB nachweisen, dass er eine - den Anforderungen der §§ 14 – 14d AEG entsprechende - Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen hat, die sich - gleich aus welchem Rechtsgrund - ergeben können. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt er der KTB unverzüglich an.

c) Der ZB ist für die Sicherheit seines Betriebs verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. Folgendes:

Der ZB ist verpflichtet, das zugangsrelevante Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung und den für die Benutzung der von KTB betriebenen Eisenbahninfrastruktur geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich u.a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung. Das zugangsrelevante und das betrieblich technische Regelwerk sind unter <http://www.kt-burghausen.de> /Rubrik Nutzungsbedingungen abrufbar.

Der ZB steht dafür ein, dass die von ihm eingesetzten Personen (einschließlich Mitarbeiter Dritter) über die erforderlichen Qualifikationen und Kenntnisse (einschließlich ggf. erforderlicher Orts- und Streckenkenntnisse) verfügen.

Der ZB hat die an der straßenseitigen Nutzung beteiligten Unternehmen auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zu verpflichten. Die Haftung des ZB für diese Unternehmen richtet sich nach Ziff. 10.1.6 NBS-KTB (BT).

5. Zahlung der Nutzungsentgelte

5.1 Vom ZB nach Maßgabe der Bestimmungen des TNV sowie der NBS-KTB zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

5.2 Zahlungen sind auf ein von der KTB zu bestimmendes Konto auf Kosten des ZB zu überweisen. Im Verwendungszweck ist die jeweilige Rechnungsnummer anzugeben.

5.3 Forderungen der KTB werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem in vorstehender Ziffer 5.2 NBS-KTB (AT) genannten Konto maßgeblich.

Die Teilnahme des ZB am elektronischen Abrechnungsverfahren mit KTB ist für die Leistungsbeziehungen maßgeblich. Bei Nichtteilnahme am elektronischen Abrechnungsverfahren auf Wunsch des ZB wird die papiergebundene Abrechnung im TNV vereinbart. Die KTB erhebt für die Ausstellung und den Versand von papiergebundenen Rechnungsdokumenten ein zusätzliches Entgelt gemäß Entgeltliste zusätzlich zum Nettorechnungsbetrag je Rechnung. Der ZB hat die Möglichkeit, unterjährig die Vereinbarung zum Abrechnungsverfahren mit Frist von einem Monat zum Monatsende zu ändern.

5.4 Einwendungen des ZB gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der KTB in Textform anzuzeigen. Dies bindet jedoch den ZB nicht von der fristgerechten Zahlung. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt. Gesetzliche Ansprüche des ZB bei begründeten Einwendungen nach Fristablauf bleiben unberührt.

6. Sicherheitsleistung

6.1 Zugangsberechtigte haben der KTB eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:

- a) wenn ein ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen nicht zahlt,
- b) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
- c) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft eines zugelassenen Unternehmens für Wirtschaftsprüfung und Inkasso,
- d) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des ZB,

e) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des ZB nahe legen, wie z. B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der KTB bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.

6.2 Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von zwei Monatsentgelten. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich aus dem für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt. Weiterhin ist für angemeldete Gelegenheitsverkehre Sicherheit in voller Höhe des Entgeltes zu leisten.

6.3 Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderruflich, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro, gestellt werden. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach Ziffer 6.1 NBS-KTB (AT) bestehen.

6.4 Kommt der ZB einem nach Ziffer 6.1 NBS-KTB (AT) berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die KTB ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist.

6.5 Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Vorauszahlungen werden immer in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet. Für die Ermittlung der Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat gilt Ziffer 6.2 entsprechend. Vorauszahlungen sind jeweils mindestens fünf Bankarbeitstage vor Monatsbeginn zu erbringen und werden jeweils bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet.

6.6 Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

6.7 Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung in Verzug (§ 286 BGB) und kommt er nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die KTB – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung - aus der Sicherheit (Ziffer 6.3 NBS-KTB (AT)) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gemäß Ziffer 6.1 NBS-KTB (AT) geltend machen.

7. Verzugszinsen

Bei Zahlungsverzug hat der Zugangsberechtigte Verzugszinsen nach § 288 BGB zu zahlen. Des Weiteren werden für jede schriftliche Mahnung pauschalisierte Mahnkosten gemäß der Entgeltliste erhoben.

8. Haftung

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS-KTB keine abweichenden Regelungen enthalten. Der ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

9. Gefahren für die Umwelt

9.1 Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des ZB oder gelangen umweltgefährdende Stoffe aus den vom ZB verwendeten Betriebsmitteln oder Ladungen in die Luft, das Wasser oder das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat der ZB unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der KTB zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortung des ZB für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegende gesetzliche Pflicht (z.B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörde, Feuerwehr) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Infrastruktureinrichtungen oder Teilen von diesen notwendig, trägt der verursachende Zugangsberechtigte die Kosten.

Der ZB führt in Erfüllung seiner Pflichten als Verhaltensstörer alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen - auch unverschuldet - aufgetreten sind.

Die KTB ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des verursachenden ZB durchführen zu lassen. Sie räumt dem ZB zuvor unter angemessener Fristsetzung die Möglichkeit ein, die Maßnahmen selbst durchzuführen, es sei denn, es liegt Gefahr in Verzug vor.

9.2 Ist die KTB ausschließlich als Zustandsstörerin zur Abwehr drohender oder Beseitigung von eingetretenen Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten - auch unverschuldet - verursacht worden sind, trägt der ZB die der KTB entstehenden Kosten. Wird KTB als Eigentümerin oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland - das Bundeseisenbahnvermögen – aufgrund von Verunreinigungen öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den Zugangsberechtigten verursacht worden sind, so verpflichtet sich der Zugangsberechtigte, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

9.3 Die in Ziff. 9.1 und 9.2 beschriebenen Grundsätze gelten entsprechend, wenn sich hinterher herausstellt, dass die genannten Umwelt-, Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren nicht bestanden haben, jedoch der Verdacht für eine der beschriebenen Konstellationen aufgrund eines nachweisbaren Anscheins begründet war.

10. Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

11. Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

11.1 Der ZB darf seine Rechte und Pflichten aus dem TNV – vorbehaltlich §§ 21, 22, 43 ERegG - nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung von KTB auf einen Dritten übertragen.

11.2 KTB darf ihre Rechte und Pflichten aus dem TNV auf ein verbundenes Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG, das ebenfalls Eisenbahninfrastruktur betreibt, ohne Zustimmung des Zugangsberechtigten übertragen.

12. Kündigung

12.1 Die Laufzeit des TNV ergibt sich aus dem TNV in Verbindung mit den NBS-KTB. Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

12.2 Für die KTB liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn

a) nicht mehr alle nach Ziffer 2.c NBS-KTB (AT) erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nachweisbar vorliegen,

b) die Haftpflichtversicherung nach Maßgabe von Ziffer 4.2 NBS-KTB (AT) nicht mehr nachweisbar vorliegt oder wenn

c) der ZB dem schriftlichen Verlangen auf Sicherheitsleistung in den Fällen der Ziffer 6.1 NBS-KTB (AT) – unbeschadet der in Ziffer 6 NBS-KTB (AT) geregelten Rechtsfolgen - nicht innerhalb von 20 Werktagen nachkommt oder die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwendet.

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

12.4 Das besondere Kündigungsrecht der KTB 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 der KTB nicht binnen eines Monats nach, kann die KTB 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 die KTB die genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der ZB, dem gekündigt wurde, bleibt der KTB zum Ersatz des durch die

Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens, insbesondere zum Ausgleich der vom ZB geschuldeten Entgelte, verpflichtet.

13. Datenspeicherung/ Datenverarbeitung

13.1 KTB ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

13.2 Sie ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags- Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.

13.3 Zudem ist sie berechtigt, Daten über die Nutzung der vom ZB genutzten Infrastruktureinrichtungen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzuleiten, soweit dies für die Abrechnung von Infrastrukturleistungen erforderlich ist.

14. Sonstiges

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

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

B. Besonderer Teil

1. Geltungsbereich

In Ergänzung zu den Regelungen des Terminalnutzungsvertrages (im Folgenden: TNV) und zu den Regelungen AT der NBS-KTB regelt der BT der NBS-KTB spezifische Rechte und Pflichten zwischen den ZB und der KTB hinsichtlich

- der Nutzung der Gleisinfrastruktur des in Anlage 1 aufgeführten Terminals zu dem vereinbarten Zeitfenster (im Folgenden: Slot)
- und der Erbringung von Umschlagleistungen und unmittelbar damit zusammenhängenden Serviceleistungen.

2. TNV

2.1 Besondere Zugangsvoraussetzungen

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines TNV durch KTB nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBS-KTB setzt – über die Regelungen in Ziffer 2 NBS-KTB (AT) hinaus – Folgendes voraus:

2.1.1 Anmeldungen des ZB für die Terminalnutzung müssen schriftlich, elektronisch oder als Datenträger vorliegen. Sie müssen die im Anmeldeformular gemäß **Anlage 2** enthaltenen Mindestangaben enthalten.

2.1.2 Die Anmeldungen sind zu richten an die Terminalleitung der KTB.

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

2.1.4 Es gelten folgende Fristen:

a) Anmeldungen zum Netzfahrplan müssen zwischen dem 01.08. und dem 15.09. eingehen. 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. Nach dem 15.09. eingehende Anmeldungen werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt. Wenn der ZB eine fristgemäße Anmeldung für Netzfahrplanverkehre nach dem 15.09. bis spätestens zum 31.10. aufgrund eines im Vergleich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf geänderten Trassenangebotes unverzüglich anpasst, gilt dies nicht als nach dem 15.09. eingehende Anmeldung.

b) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind jederzeit möglich. Sie müssen spätestens 48 Stunden vor dem geplanten Slotbeginn bei der KTB vorliegen.

2.1.5 Anmeldungen gemäß Ziffer 2.1.1 NBS-KTB (BT) müssen soweit vollständig sein, dass eine Behandlung in einem Koordinierungsverfahren gemäß Ziffer 2.2 NBS-KTB (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 KTB bei den vom anmeldenden ZB benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der ZB oder das einbezogene EVU hat die fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Aufforderung zu ergänzen. Werden die Angaben nicht innerhalb dieser Frist vom ZB oder dem einbezogenen EVU 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 ähnliche Widersprüche 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.

2.1.6 Technische Zugangsvoraussetzungen

Die Leistungen der KTB werden ausschließlich für Intermodale Ladeeinheiten erbracht. Intermodale Ladeeinheiten im Sinne der NBS-KTB sind:

- Container (nach ISO-Normen)
- Sattelanhänger (nach StVZO)
- Wechselbehälter/Wechselaufbauten (nach CEN-Normen),

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

Hierzu gehört u.a. auch die Einhaltung der entsprechenden nationalen und internationalen Abkommen.

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.

Außerdem müssen die Intermodalen Ladeeinheiten die technischen Voraussetzungen der jeweiligen Umschlaganlage gemäß **Anlage 1** erfüllen.

2.2 Grundsätze der Vergabe von Kapazitäten als Voraussetzung für ein Angebot der KTB

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 KTB durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken und – soweit möglich – auf tragfähige Alternativen hinweisen. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten.

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

a) Vorrang haben Anmeldungen, die notwendige Folge einer mit dem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind (der Nachweis der Trassenvereinbarung ist auf Verlangen vorzulegen).

b) Lässt sich nach lit. a) keine Entscheidung treffen, werden die jeweiligen summierten Umschlagentgelte gegenübergestellt, die auf Grundlage der jeweiligen Anmeldung und nach Maßgabe nachfolgender Berechnungsmethodik für das konfliktbetroffene Fahrplanjahr auf Basis von Regelumschlagentgelten zu zahlen wären (Regelentgeltverfahren). Basis ist die vom ZB im Rahmen des Koordinierungsverfahrens angemeldete jährliche Umschlagmenge für den betreffenden konfliktierenden Slot multipliziert mit dem Regelumschlagentgelt aus der Entgeltliste. Es wird derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die nach obigen Grundsätzen das höhere Umschlagentgelt zu erzielen ist. Ziffer 4.1.2 NBS-KTB (Mindestentgelt) findet Anwendung.

c) Lässt sich nach lit. b) keine Entscheidung treffen, wird Anmeldungen von Nutzungen Vorrang gewährt, für die keine tragfähige Alternative vorhanden ist. Ziffer 4.1.2 NBS-KTB (Mindestentgelt) 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. 2 S. 3 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 4.1.2 NBS BT (Mindestentgelt) findet Anwendung.

2.2.2 Gelegenheitsverkehre

Die Bearbeitung der Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre erfolgt nach Abschluss der Entscheidung über die Anmeldung für Netzfahrplanverkehre. Die Vergabe erfolgt nach Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung.

2.3 Pflichten der KTB im Zusammenhang mit dem TNV

2.3.1 Slots

2.3.1.1 KTB stellt die vereinbarten Slots nach Maßgabe des TNV, der NBS-KTB sowie der – gemäß Ziffer 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) - mitgeteilten Auftragsdaten (im Folgenden: Auftragsdaten) zur Verfügung.

2.3.1.2 Ein Slot ist das zeitlich und räumlich bestimmte Zugangsrecht innerhalb des Umschlagbereichs eines Terminals. Der Slot beträgt pro Eingangs- bzw. pro Ausgangszug maximal je 5 Stunden.

2.3.1.3 Der Slot für die Benutzung des Zuführungsgleises ist auf die erforderliche Dauer der Zuführungs-, Abzugs- und Rangierbewegungen inklusive Lokleerfahrten begrenzt und wird im TNV vereinbart.

2.3.2 Umschlagleistungen

2.3.2.1 KTB erbringt die vereinbarte Umschlagleistung nach Maßgabe des TNV, der NBS-KTB sowie der Auftragsdaten.

2.3.2.2 Die Umschlagleistung ist das Umladen einer Intermodalen Ladeeinheit von einem Transportmittel auf ein anderes bzw. von einem Verkehrsträger auf einen anderen einschließlich der gemäß Ziffer 2.3.2.5 NBS-KTB (BT) unmittelbar damit zusammenhängenden Leistungen.

2.3.2.3 Folgende Umschlagleistungen werden innerhalb der jeweiligen Terminalöffnungszeiten erbracht:

Schiene – Straße
Straße – Schiene.

2.3.2.4 Umschlagleistungen außerhalb der jeweiligen Terminalöffnungszeiten bedürfen der gesonderten Vereinbarung.

2.3.2.5 Die Umschlagleistung beinhaltet nach Maßgabe des TNV, der NBS-KTB sowie der Auftragsdaten im Einzelnen folgende Elemente:

- a) Eingangsabgleich gemäß Ziffer 2.3.2.6 NBS-KTB (BT) bei Schieneneingang mit der Folge des Haftungsübergangs auf KTB gemäß Ziffer 10 NBS-KTB (BT),
- b) bei Straßeneingang Terminal-Check-in gemäß Ziffer 2.3.2.7 NBS-KTB (BT),

- c) Von der Leistung durch KTB ausgenommen sind: Rungenbedienung, Bordwände sowie Bedienung zusätzlicher Ladeeinheitensicherungen oder Prüfung von Festlegeeinrichtungen auf technische Funktionalität, Schnee- und Eisbeseitigung),
- d) Kranungsvorgang,
- e) Rückmeldung der Auftragsausführung,
- f) alle räumlichen Veränderungen der Ladeeinheiten innerhalb des Terminals, die nicht durch Änderung der Auftragsdaten nach Ziff. 3.3 NBS-KTB (BT) oder durch eine von KTB zu vertretene Betriebsstörung oder unabwendbare Ereignisse/höhere Gewalt nach Ziff. 5 bzw. Ziff. 6 NBS-KTB (BT) erforderlich sind (betriebsbedingte Kranungen und betriebsbedingte Umfuhren).
- g) Zeitweilige transportbedingte Zwischenabstellung im Verlauf der Beförderung gemäß Ziffer 2.3.2.9 NBS-KTB (BT).
- h) Übernahme der Erfüllung der besonderen Anforderungen an die Sicherung von Gefahrgut nach RID/ADR für den Kranungsvorgang und den Zeitraum der zeitweiligen transportbedingten Zwischenabstellung gemäß Ziffer 2.5 NBS-KTB (BT).

Die Umschlagleistung beinhaltet keine weiteren Leistungen, z.B. nicht die Plombenkontrolle im Schieneneingang. Solches kann ggf. gesondert vereinbart werden.

2.3.2.6 Der Eingangsabgleich bei Schieneneingang gemäß Ziffer 2.3.2.5 lit. a) NBS-KTB (BT) beinhaltet neben der Prüfung der Vollzähligkeit der übergebenen Intermodalen Ladeeinheiten auch eine äußerliche Beschau der Ladeeinheit vom Boden aus, um offensichtliche, vom Boden aus erkennbare Beschädigungen vor Übergang des Gewahrsams auf KTB festzustellen. Die Dokumentation erfolgt soweit verfügbar mit Unterstützung technischer Hilfsmittel. Die Überlassung der hierfür erforderlichen Daten sowie Form und Zeitpunkt der Meldungen regelt KTB mit dem ZB im TNV.

2.3.2.7 Der Check-in bei Straßeneingang gemäß Ziffer 2.3.2.5 lit. b) NBS-KTB (BT) beinhaltet die folgende Leistungen:

Äußerliche Prüfung, ob die LE technisch zum Umschlag auf die Schiene angenommen werden kann.

- Erhebung der für die Weiterbeförderung nach Maßgabe der transportrechtlichen Vorschriften erforderlichen Angaben, soweit sie in diesem Rahmen – insbesondere vom Boden aus - erkennbar sind;

- Übermittlung der so erhobenen Angaben an den ZB, dem die weitere Prüfung sowie die Entscheidung über die weitere Behandlung der Intermodalen Ladeeinheit obliegen.

2.3.2.8 Der ZB ist verantwortlich für die Betriebssicherheitsprüfung für den Zug bzw. für die Beförderung auf der Straße noch durch den jeweiligen Beförderer nach den gesetzlichen Bestimmungen.

2.3.2.9 KTB erbringt - unter Beachtung der nachfolgenden Ziffer 2.5 (Gefahrguttransport) - zeitweilige transportbedingte Zwischenabstellungen im Verlauf der Beförderung.

a) Die zeitweilige transportbedingte Zwischenabstellung ist die Bereithaltung der Intermodalen Ladeeinheit im Terminal bis zum nächstmöglichen Weitertransport, längstens jedoch während des nachfolgend definierten Regelzeitraums. Dieser beginnt

- im Schieneneingang nach Durchführung des Eingangsabgleichs gemäß Ziffer 2.3.2.6 NBS-KTB (BT)
- im Straßeneingang nach - von KTB legitimierter - Einfahrt in das Terminal.

Der Regelzeitraum endet mit dem Beginn des Weitertransports oder spätestens mit Ablauf der unter nachfolgender Ziffer 2.3.2.9 lit. b) genannten Bereithaltungsfristen. Weitertransport in diesem Sinne ist

- im Schienenausgang der Weitertransport auf dem gemäß der Auftragsdaten festgelegten Zug,
- im Straßenausgang der Weitertransport auf dem gemäß der Auftragsdaten festgelegten LKW.

b) Die Intermodalen Ladeeinheiten werden längstens bis zum Ende der jeweiligen regulären Terminalöffnungszeit des auf den Eingangstag folgenden Terminalarbeitstages bereitgehalten.

In diesem Sinne ist:

- Eingangstag der Kalendertag (bis zum Ablauf der jeweiligen regulären Terminalöffnungszeit), an dem der Eingangsabgleich im Schieneneingang bzw. die von KTB legitimierte Einfahrt in das Terminal bei Straßeneingang erfolgt ist;
- Terminalarbeitstag ist – unter Berücksichtigung der regionalen Feiertage des Freistaats Bayern und der Regelöffnungszeiten gemäß **Anlage 1** – jeder Wochentag ausgenommen Samstag, Sonntag, Feiertag, 24. Dezember und 31. Dezember.

Zeitweilige, transportbedingte Zwischenabstellungen innerhalb der vorstehenden Regelzeiträume sind mit dem Umschlagentgelt abgegolten. Zeitweilige, transportbedingte Zwischenabstellungen außerhalb der vorstehenden Regelzeiträume sind gesondert zu vereinbaren.

c) Die Abstellung erfolgt im Freien.

d) Die zeitweilige transportbedingte Zwischenabstellung beinhaltet – soweit nicht gesondert vereinbart - keine weiteren Leistungen, insbesondere nicht

- die zusätzliche Behandlung oder Kontrolle der Intermodalen Ladeeinheit auf Funktion (z.B. Kühlung, Beheizung) oder des darin befindlichen Gutes (z.B. Temperaturkontrolle). Der ZB hat alle erforderlichen Maßnahmen selbst zu ergreifen, z.B. auch für einen eigenständigen und unabhängigen Betrieb eventuell vorhandener Kühl-/Wärmeeinrichtungen sowie der Temperaturkontrolle zu sorgen;
- das Abstellen von Intermodalen Ladeeinheiten auf Stützfüßen; diese kann gesondert vereinbart werden gegen Entgelt gemäß Entgeltliste
- die Annahme von - die vereinbarten Umschlagmengen - übersteigenden Mengen oder von Umschlagmengen, die nicht zur vereinbarten Zeit weiterbefördert werden können.

Weitergehende Leistungen bedürfen der gesonderten Vereinbarung.

2.3.3 Sonstige Leistungen

2.3.3.1 Eingangsabgleich nach Sonderkriterien für ZB

KTB bietet nach gesonderter Vereinbarung mit dem ZB einen Eingangsabgleich über die in Ziff. 2.3.2.6 NBS-KTB (BT) enthaltenen Leistungsumfang hinaus nach dessen Kriterien an.

2.3.3.2 Zuordnung der Ladeeinheit zum Tragwaggon

Bei Unvollständigkeit der Auftragsdaten nach Ziffer 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) im Schienenausgang bezüglich der logischen Zuordnung der Ladeeinheit auf einen bestimmten Tragwaggon übernimmt die KTB die Zuordnung der Intermodalen Ladeeinheit zum Waggon/zur Waggonposition.

2.3.3.3 Durchführung von Bremsproben

Der ZB hat Bremsproben innerhalb der vereinbarten Slots durchzuführen. Da im Terminal eine Bremsprobeanlage vorhanden ist (**s. Anlage 1**), ist die Nutzung dieser geboten. Die KTB erhebt für die Vorhaltung der Bremsprobeanlage ein gesondertes Entgelt nach Maßgabe der Ziffer 4.6 NBS-KTB (BT).

2.3.3.4 (Ziffer bleibt frei)

2.3.3.5 Nutzung des Zuführungsgleises zum Terminal

Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur im Vorfeld des Terminals (Zuführungsgleis) erhebt die KTB ein Entgelt gemäß Ziffer 4.10 NBS-KTB (BT).

2.4 Pflichten des ZB aus und im Zusammenhang mit dem TNV

Ergänzend zu den Regelungen in Ziffer 4 NBS-KTB (AT) treffen den ZB folgende Pflichten:

2.4.1 Allgemeine Pflichten

2.4.1.1 Der ZB stellt sicher, dass sein Personal die für die Nutzung des Terminals erforderlichen Ortskenntnisse besitzt.

2.4.1.2 Die Sicherstellung der slotgerechten Vor- und Nachläufe, (insbesondere die rechtzeitige Gleisbelegung und -räumung im Terminal, Nutzung der Trassen und des Zuführungsgleises), obliegt dem ZB.

2.4.1.3 Der ZB hat dafür zu sorgen, dass Slots nur innerhalb der vereinbarten Zeiten in dem –vereinbarten Umfang in Anspruch genommen werden. Er hat die für die vereinbarte Slotnutzung erforderlichen Rangiertätigkeiten sicherzustellen.

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 der KTB das Recht zu, auf Kosten und Gefahr des ZB das Gleis schnellstmöglich räumen zu lassen. Ziffer 7.4 NBS-KTB (BT) findet Anwendung.

2.4.1.4 Der ZB stellt gegenüber KTB die für den Be- und Entladeprozess erforderliche Bedienungseinweisung in den Tragwaggon sicher sowie die Beladeschemata des Tragwaggons unentgeltlich zur Verfügung.

2.4.1.5 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 Unterfahrerschutzes, Enteisungsmaßnahmen).

2.4.1.6 Der ZB stellt sicher, dass nach Maßgabe von Ziffer 2.3.3.3 NBS-KTB (BT) Bremsproben durchgeführt werden.

2.4.2 Pflichten mit Bezug zu den Intermodalen Ladeeinheiten

2.4.2.1 Kennzeichnung und Identifizierung von Intermodalen Ladeeinheiten

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 284 und DIN EN 13044-1 (ILU-Code) für Wechselbehälter und kranbare Sattelanhänger.

Weitere Informationen zu den Kennzeichnungen im Internet unter:

- <http://www.ilu-code.eu>
- <http://www.bic-code.org>

Abweichungen von den vorgenannten Identifikationsgrundlagen bedürfen der gesonderten Vereinbarung.

2.4.2.2 Mitteilung der Auftragsdaten

Der ZB hat zum Zeitpunkt der Bereitstellung im Eingang in Bezug auf die jeweilige Intermodale Ladeeinheit vollständige Angaben – im festgelegten Umfang nach **Anlage 3** - zur Ausführung der Leistung (im Folgenden: Auftragsdaten) auf dem vereinbarten Weg zu übermitteln. KTB disponiert die Auftragsdaten und weist anhand dieser dem ZB die Übergabe-/Übernahmeposition im Terminal zu.

Bereitstellung im Schieneneingang ist dabei der Zeitpunkt, an dem nach Ankunft des Eingangszuges im vereinbarten Umschlaggleis zum vereinbarten Zeitpunkt der Eingangsabgleich durch die KTB erfolgt.

Bereitstellung im Straßeneingang ist dabei der Zeitpunkt, an dem der anliefernde Lkw-Fahrer die intermodale Ladeeinheit an der zuvor mit KTB vereinbarten Übergabestelle zur Kranung übergibt. Die Übergabestelle im Terminal muss im Einzelfall mit der örtlichen KTB-Disposition ausdrücklich vereinbart werden.

2.4.2.3 Sicherung gegen unbefugten Zugriff

Der ZB hat dafür zu sorgen, dass die beladene Intermodale Ladeeinheit selbst und die darin befindlichen Güter mit angemessenen und funktionsfähigen Sicherungsmitteln gegen unbefugten Zugriff Dritter gesichert sind. Dies schließt auch die Auswahl einer sicheren und geeigneten Intermodalen Ladeeinheit ein.

Die gesetzlichen Vorgaben, u.a. für Gefahrgut, sind zu beachten.

2.4.2.4 Eignung für den Transport im Kombinierten Verkehr

Durch Übergabe der Intermodalen Ladeeinheit erklärt der ZB, dass diese zur Verwendung (Beförderung, Umschlag, etc.) im Kombinierten Verkehr geeignet ist und dass sie und die Art und Weise ihrer Beladung den Anforderungen und Beanspruchungen des Kombinierten Verkehrs Rechnung trägt.

2.5 Besondere Regelungen für Gefahrgut

2.5.1 Für die Beförderung von Gefahrgut nach RID/ADR sind die gesetzlichen Regelungen sowie der Gefahrgutleitfaden der DB für den Kombinierten Verkehr (betriebliche Richtlinie 430 01) in seiner aktuellen Fassung oder ein gleichwertiges vom ZB eingebrachtes Regelwerk, dessen Anwendung durch KTB gesondert zugestimmt wurde, zu beachten.

2.5.2 Der zeitweilige Aufenthalt von Gefahrgut im Terminal ist auf ein Minimum zu reduzieren.

2.5.3 Gefahrgut ist abweichend von Ziffer 2.3.2.9 NBS-KTB (BT) nach Bereitstellung im Terminal spätestens innerhalb der Öffnungszeit des auf den Eingang folgenden Terminalarbeitstages weiterzubefördern. Der ZB hat der Weiterbeförderung von Gefahrgut stets Vorrang einzuräumen.

2.5.4 Bei vom ZB zu vertretender Überschreitung der Frist nach Ziffer 2.5.3 NBS-KTB (BT) wird eine Vertragsstrafe (im Folgenden: Gefahrgutpönale) verwirkt. Die Höhe bestimmt sich nach der Liste der Entgelte. Die Geltendmachung eines weitergehenden Schadens sowie der Anspruch der KTB auf Vergütung ihrer Leistungen bleiben unberührt.

3. Storno, Vertragsänderung, Auftragsänderung

3.1 Storno

Die ZB haben die jederzeitige Möglichkeit einer Stornierung.

Die Stornierung bedeutet die Abbestellung eines Zuges als Teil der gemäß TNV und NBS-KTB vereinbarten Umschlagleistung.

Für die Stornierung fällt ein Stornierungsentgelt an, dessen Höhe sich aus den Entgeltgrundsätzen unter Ziff. 4.9 NBS-KTB (BT) ergibt.

3.2 Änderungen des TNV

KTB wird sich Änderungen des TNV nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund verschließen. Ein solcher liegt z.B. vor, wenn

- die Zugangsbedingungen nach Ziffern 2 NBS-KTB (AT) und 2.1 NBS-KTB (BT) nicht erfüllt sind,

- gesetzliche Bestimmungen oder behördlichen Auflagen entgegenstehen,
- oder die Änderung für KTB betrieblich nicht möglich ist.

Die Regelungen in Ziffer 3.1 NBS-KTB (BT) bleiben unberührt. Änderungen sind in einem Nachtrag zum TNV festzuhalten.

3.3 Änderungen der nach Ziffer 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) mitgeteilten Auftragsdaten

Vorstehende Ziffer 3.2, Satz 1 NBS-KTB (BT) gilt entsprechend im Falle von Änderungen der Auftragsdaten. Die Änderung setzt zudem voraus, dass der ZB erforderlichenfalls eine erneute Betriebssicherheitsprüfung sicherstellt. Der Änderungswunsch ist in der in Ziffer 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) vorgesehenen Form mitzuteilen. Für die Änderung wird ein gesondertes Entgelt nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

4. Entgeltgrundsätze

Für die vereinbarte Nutzungsgewährung sind vom ZB Entgelte nach Maßgabe des TNV, der NBS-KTB und der Liste der Entgelte zu entrichten.

Hierbei gelten folgende Entgeltgrundsätze:

4.1 Umschlagleistungen

4.1.1 Die Berechnung der Entgelte für Umschlagleistungen erfolgt - innerhalb eines Fahrplanjahres - monatlich

- nach der Menge der umgeschlagenen Ladeeinheiten jeweils getrennt für den Schieneneingang und –ausgang
- multipliziert mit dem Entgelt je Ladeeinheit gemäß gültiger Entgeltliste oder mit dem aufgrund eines Verfahrens nach Ziffer 2.2 NBS-KTB (BT) vereinbarten, höheren Entgelt.

4.1.2 Wird ein Konflikt nach Ziff. 2.2.2 lit. b, c oder d) NBS-KTB (BT) entschieden, muss der obsiegende ZB unabhängig von der tatsächlich erbrachten jährlichen Umschlagmenge mindestens 70% des im TNV nach Maßgabe von Ziff. 2.2.2 lit. b, c oder d) NBS-KTB (BT) vereinbarten jährlichen Entgeltes zahlen (Mindestumschlagentgelt). Zu dem Zweck wird am Ende der Vertragslaufzeit die Summe der monatlich abgerechneten Umschlagentgelte ermittelt; soweit diese Summe das Mindestumschlagentgelt unterschreitet, muss der ZB den Fehlbetrag ausgleichen.

4.1.3 Auf den nach Ziff. 4.1.2 S. 2 NBS-DUSS (BT) ermittelten Fehlbetrag werden geleistete Stornierungsentgelte angerechnet.

4.2 Zuordnung der Ladeeinheit zum Tragwaggon

Die Zuordnung der intermodalen Ladeeinheit zum Waggon/zur Waggonposition gemäß den - nach Ziff. 2.4.2.2 NBS-KTB (BT) mitgeteilten – Auftragsdaten ist mit dem Umschlagentgelt für den Schienenausgang gemäß Entgeltliste abgegolten.

4.3 Eingangsabgleich nach Sonderkriterien für ZB

Für den gesondert vereinbarten Eingangsabgleich nach Kriterien des ZB gemäß Ziff. 2.3.3.1 NBS-KTB (BT) wird ein Entgelt fällig. Dieses wird pauschal berechnet. Die Höhe des Entgeltes ergibt sich aus der Entgeltliste.

4.4 Umschlagleistungen außerhalb der regulären Terminalöffnungszeiten

Für Umschlagleistungen außerhalb der regulären Terminalöffnungszeiten wird das reguläre Entgelt nach vorstehender Ziffer 4.1 NBS-KTB (BT), mindestens jedoch eine Vergütung wie folgt erhoben:

4.4.1 Die Mindestvergütung eines jeden Zugangsberechtigten, der die Öffnung für sich beantragt hat, beträgt 6 Regelumschläge je Umschlaggerät (Portalkran) und je angefangene halbe Stunde der Öffnung außerhalb der regulären Öffnungszeit.

4.4.2 Die Dauer der Öffnung ergibt sich aus der zu schließenden Vereinbarung zwischen KTB und dem jeweiligen ZB, der die Öffnung für sich beantragt hat. Der Grundbedarf zur erforderlichen Öffnung seitens KTB ermittelt sich unter Berücksichtigung des Einsatzes eines Umschlaggerätes (Portalkran) mit einer durchschnittlichen Umschlagkapazität von 20 Umschlägen pro Stunde.

4.4.3 Ist der Einsatz von mehr als einem Umschlaggerät vereinbart, gelten die vorgenannten Ziffern in gleicher Weise.

4.5 (bleibt frei)

4.6 Bremsprobeanlagen

Für die Vorhaltung von Bremsprobeanlagen wird ein zugbezogenes Entgelt gemäß Entgeltliste erhoben. Die Abrechnung erfolgt monatlich gemäß der tatsächlich vom ZB realisierten Menge der Ausgangszüge.

Der Anspruch der KTB auf Erhebung des Entgelts besteht auch dann, wenn der ZB von der gebotenen Benutzung der vorhandenen und nutzbaren Bremsprobeanlage absieht.

Der Anspruch auf Erhebung des Entgelts entfällt, wenn der ZB der KTB anzeigt, dass die vorhandene Bremsprobeanlage für ihn während des Zeitraums der vereinbarten Nutzung nicht nutzbar und KTB nicht in der Lage ist, die Umstände der Nichtnutzbarkeit innerhalb des vereinbarten Nutzungszeitraums zu beseitigen.

4.7 „Automatisierter Datenaustausch“ mit BLU

4.7.1 Die Durchführung des automatisierten Datenaustauschs für die Auftragsdaten erfolgt standardmäßig und grundsätzlich über das Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe der KTB (BLU) papierlos elektronisch via Datenschnittstelle BLU (ESSB). KTB gewährt dem ZB die Nutzung der diesbezüglichen Datenschnittstelle im Rahmen der Kernleistungsprozesse und stellt alle erforderlichen Kommunikationsanschlussparameter für die Einrichtung der Datenschnittstelle durch den ZB im Rahmen der Geschäftsbeziehung unentgeltlich zur Verfügung. Die Partner sind im Rahmen der Einrichtung der Datenschnittstelle und Wahrung der Sicherheit in der Transportkette zur gegenseitigen Vertraulichkeit und Geheimhaltung verpflichtet.

4.7.2 Soweit der ZB nicht am vorgenannten BLU-Datenaustauschverfahren teilnimmt, ist eine alternative Datenübertragung gesondert zu vereinbaren. KTB erhebt für die alternative Übernahme von Daten des ZB ins BLU-System einen Datenzuschlag gemäß Entgeltliste auf das abzurechnende Umschlagentgelt je Intermodaler Ladeinheit im Schienenein- und Schienenausgang. Der Datenzuschlag wird nicht erhoben, wenn die alternative Datenübertragung auf Umständen beruht, die die KTB zu vertreten hat.

4.8 Auftragsänderungen nach Ziffer 3.3 NBS-KTB (BT)

Durch den ZB veranlasste Auftragsänderungen nach Ziff. 3.3 NBS-KTB (BT) sind entgeltpflichtig nach Maßgabe der Liste der Entgelte.

4.9 Stornoregelung

Im Falle der Stornierung gemäß Ziff. 3.1 NBS-KTB (BT) gelten die folgenden Berechnungsgrundsätze:

4.9.1 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von mehr als 48 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn hat KTB Anspruch auf 0% vom Umschlagelös der vereinbarten Umschlagmenge des betreffenden Zuges sowie vom Erlös aus der vereinbarten Nutzung des Zuführungsgleises.

4.9.2 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von 24 bis 48 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn hat KTB Anspruch auf 30% vom Umschlagelös der vereinbarten Umschlagmenge des betreffenden Zuges sowie vom Erlös aus der vereinbarten Nutzung des Zuführungsgleises.

4.9.3 Bei Stornierung mit einem Vorlauf von weniger als 24 Stunden vor dem vereinbarten Slotbeginn hat KTB Anspruch auf 50% vom Umschlagelös der vereinbarten Umschlagmenge des betreffenden Zuges sowie vom Erlös aus der vereinbarten Nutzung des Zuführungsgleises.

4.9.4 Unterlässt der ZB die Stornierung und legt die geplante Verkehrsleistung ohne Vorankündigung aus, hat KTB Anspruch auf 50% vom Umschlagelös der vereinbarten Umschlagmenge des betreffenden Zuges sowie vom Erlös aus der vereinbarten Nutzung des Zuführungsgleises.

4.9.5 Im Falle von Stornierungen aufgrund von Ereignissen höherer Gewalt, die innerhalb der o.g. Fristen eintreten, werden keine Stornogebühren berechnet.

4.9.6 Der Umschlagelös errechnet sich aus der vereinbarten Umschlagmenge je Zug multipliziert mit dem vereinbarten Umschlagentgelt gemäß Entgeltliste oder dem im Verfahren nach Ziffer 2.2 NBS-KTB (BT) gebotenen, höherem Entgelt.

Der Erlös aus der vereinbarten Nutzung des Zuführungsgleises errechnet sich auf Grundlage der Zuganmeldung unter Berücksichtigung der Ziffer 4.10 NBS-KTB (BT).

4.10 Entgeltberechnung für die Nutzung des Zuführungsgleises

Für die Nutzung des Zuführungsgleises erhebt die KTB ein pauschaliertes Entgelt gemäß Entgeltliste unterteilt nach Wagenzuglängen (ohne Lokomotive) jeweils im Eingang und im Ausgang gemäß folgender Staffel:

- Entgelt für Zuglängen bis maximal 100 Meter
- Entgelt für Zuglängen ab 100 Meter bis maximal 300 Meter
- Entgelt für Zuglängen ab 300 Meter bis maximal 600 Meter
- Im Falle der Überschreitung der maximalen Zuglänge von 600 Metern erfolgt die Entgeltberechnung auf Basis der höchsten Staffel zuzüglich der geltenden Staffel für die Restlänge des Zuges, der die Maximallänge übersteigt.

Erforderliche Rangierbewegungen des EVU auf der Infrastruktur der KTB zwischen einer Einfahrt und Ausfahrt sind in der Nutzungspauschale abgegolten.

Die KTB behält sich vor, die angemeldete Wagenzuglänge stichprobenartig mit der tatsächlichen Wagenzuglänge zu überprüfen. Im Falle der Überschreitung der angemeldeten Wagenzuglänge erfolgt die Entgeltberechnung anhand der festgestellten Wagenzuglänge.

5. Betriebsstörungen

ZB und KTB 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 des Terminals bzw. der Betriebsprogramme.

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

6. Unabwendbare Ereignisse/höhere Gewalt

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

7. Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

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

7.2 KTB kann insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Infrastruktur oder des vereinbarten Terminals vorsehen. KTB stellt den ZB, der die Störung nicht zu vertreten hat, in diesem Fall lediglich das Entgelt für die Nutzung des Terminals in Rechnung, dessen Nutzung vertraglich vereinbart wurde, es sei denn, dieses ist höher als das Entgelt für das tatsächlich genutzte Terminal.

7.3 Bei Gefahr in Verzug kann KTB 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 KTB die Kosten der Notmaßnahmen zu erstatten und KTB von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter, einschließlich anderer durch die Notmaßnahmen geschädigter ZB frei zu stellen.

7.5 KTB 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 Terminals im Falle von erheblichen Störungen des betroffenen Terminals.

Soweit die Gründe für die Kapazitätsüberlastung im Verhalten eines ZB liegen, beschränkt KTB 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 KTB ist berechtigt, alle notwendigen Bauarbeiten zur Erweiterung und Erneuerung ihrer 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 KTB unter Berücksichtigung der Belange der ZB im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. KTB informiert die betroffenen ZB unverzüglich über die getroffene Entscheidung.

9. Frachtrecht

Für die von KTB übernommenen Leistungen nach Ziff. 2.3.2 NBS-KTB (BT) gelten die Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB und damit – unter Ausschluss des UN-Kaufrechts - ausschließlich das nationale Frachtrecht der Bundesrepublik Deutschland als besonderes Teilstreckenrecht in der intermodalen Transportkette.

10. Haftung für Leistungen nach Ziff. 2.3.2 und 2.3.3 NBS-KTB (BT)

10.1 Zusätzlich zu den allgemeinen Haftungsbestimmungen, wie sie im AT der NBS-KTB niedergelegt sind, und den Haftungsregelungen für Intermodale Ladeeinheiten der §§ 425 ff. HGB gelten für die Haftung im Zusammenhang mit Leistungen nach Ziff. 2.3.2 NBS-KTB (BT):

10.1.1 Der Haftungszeitraum der KTB erstreckt sich, soweit nicht etwas anders vereinbart ist, auf den unter Ziff. 2.3.2.9 NBS-KTB (BT) definierten Regelzeitraum.

10.1.2 "Fracht" i.S.d. § 431 Abs. 3 HGB ist das Umschlagentgelt.

10.1.3 In jedem Fall ist die Haftung der KTB 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. § 414 HGB bleibt unberührt.

10.1.5 Werden der KTB Intermodale Ladeeinheiten mit gefährlichen Gütern ohne besonderen Hinweis übergeben, haftet der ZB für alle hieraus entstehenden Schäden.

10.1.6 Der ZB haftet für Sach-, Personen oder Vermögensschäden, die der KTB 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. Bei teilweiseem Verlust oder teilweiser Beschädigung gilt § 431 Abs. 2 HGB entsprechend.

10.3 Weitergehende Schadenersatzansprüche gegen KTB, 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-KTB (BT) begründet werden, sind über die in den NBS-KTB geregelten Ansprüche hinausgehende Ersatzansprüche jeder Art gegen KTB, ihre Mitarbeiter und Erfüllungsgehilfen ausgeschlossen. Dies gilt nicht bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des TNV 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.

10.5 Sofern ZB abweichend von den Haftungsregelungen höhere Haftungsgrenzen mit der KTB wünschen, ist dies gesondert vertraglich gegen Entgelt zu vereinbaren. Die Höhe des Entgelts ist vom Umfang der zusätzlich zu versichernden Leistungen

sowie vom potenziellen Schadensrisiko abhängig und ist einer Bewertung und Kalkulation im Einzelfall vorbehalten.

11. Gerichtsstand, anwendbares Recht

Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Streitigkeiten ist Gerichtsstand Mainz, es sei denn KTB wählt den Gerichtsstand des Auftraggebers.

Es gilt – unter Ausschluss des UN-Kaufrechts - das für die Rechtsbeziehungen das maßgebende Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AktG	Aktiengesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BIC	Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (B.I.C.)
BLU	Betriebs- und Leitsystem für Umschlagbahnhöfe
BT	Besonderer Teil
bzw.	Beziehungsweise
CEN	Comité Européen de Normalisation
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
KTB	Terminal Burghausen GmbH
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EN	Europäische Norm
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	Fortfolgend
ggf.	Gegebenenfalls
HGB	Handelsgesetzbuch
i.S.d.	im Sinne des
ILU	Intermodal Loading Unit
ISO	International Organization for Standardization
KTB	KombiTerminal Burghausen GmbH
KV	Kombinierter Verkehr
lit.	Litera
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
s.	Siehe
SNB	Schienenetznutzungsbedingungen
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TNV	Terminalnutzungsvertrag
u.a.	unter anderem
UIRR	Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße
UN	United Nations
vsl.	Voraussichtlich
z.B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigter
Ziff.	Ziffer
zzgl.	zuzüglich