



## **Combiconnect Köln Nord GmbH**

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

## Inhaltsverzeichnis

1. Zweck und Geltungsbereich.....	3
2. Allgemeine Zulassungsvoraussetzungen.....	3
3. Nutzungsvertrag und Einzelaufträge .....	4
4. Umfang und Dauer der Nutzung .....	6
5. Rechte und Pflichten der Parteien .....	7
5.1 Grundsätze.....	7
5.2 Information zur vereinbarten Nutzung bei Störung.....	7
5.3 Störung in der Betriebsabwicklung .....	8
5.4 Veränderung in der Umschlaganlage .....	8
5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	8
6. Zugangsbedingungen einschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit .....	9
6.1 Genehmigung .....	9
6.2 Haftpflichtversicherung.....	9
6.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis .....	10
6.4 Anforderungen an die Fahrzeuge .....	10
6.5 Sicherheitsleistung.....	10
7. Haftung.....	11
8. Gefahren für die Umwelt.....	12
9. Nutzungsentgelte.....	12
10. Verschiedenes.....	14
Anlagen.....	15
Verzeichnis der Abkürzungen .....	15

## 1. Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Combiconnect Köln Nord GmbH betreibt in der Franz-Greiß-Straße 8 50735 Köln eine Umschlagsanlage, mit der Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs (Sattelanhänger, Container, Wechselbehälter) zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn und LKW umgeschlagen werden. Soweit Ladeeinheiten des Verkehrs auf oder von der Eisenbahn umgeschlagen werden, ist die Umschlagsanlage eine Serviceeinrichtung im Sinne § 2 Absatz 9 AEG i.V.m. Anlage 2 Nr. 2 lit. B) ERegG. Ort, Ausstattung und allgemeine Leistungsmerkmale der Umschlagsanlage ergeben sich aus der beigefügten Infrastrukturbeschreibung (Anlage 1).
- 1.2 Änderungen zu diesen Nutzungsbedingungen werden im Internet (unter der Adresse: <https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>) bekannt gemacht.
- 1.3 Die vorliegenden Nutzungsbedingungen beziehen sich ausschließlich auf die Nutzung der Umschlagsanlage als Serviceeinrichtung im Sinne von § 2 Absatz 9 AEG i.V.m. Anlage 2 Nr. 2 lit. B) ERegG. Mit ihnen soll allen Zugangsberechtigten (ZB)<sup>1</sup> der diskriminierungsfreie Zugang zur vorbezeichneten Umschlagsanlage sowie die diskriminierungsfreie Nutzung der mit dem Betrieb der Umschlagsanlage verbundenen Leistungen ermöglicht werden. Sie gelten für die gesamte, sich daraus ergebende Geschäftsverbindung zwischen dem ZB und der Combiconnect Köln Nord GmbH.
- 1.4 Die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung sowie das zu entrichtende Entgelt und die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen, wenn der Zugangsberechtigte keine Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 1 ERegG ist, bedürfen des Abschlusses einer Nutzungsvereinbarung Ziffer 3.
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen den ZB und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem ZB und der Combiconnect Köln Nord GmbH.

## 2. Allgemeine Zulassungsvoraussetzungen

- 2.1 Ein schienenseitiger Zugang zu der durch die Combiconnect Köln Nord GmbH betriebene Umschlaganlage ist nur durch den Abschluss eines gesonderten Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem Eigentümer und Betreiber der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur (derzeit die Häfen und Güterverkehr Köln AG, Scheidtweilerstraße 4, 50933 Köln) möglich. Die Combiconnect Köln Nord GmbH ist ZB auf Anfrage bei der Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur behilflich. Der Abschluss eines Nutzungsvertrages mit der Combiconnect Köln Nord GmbH beinhaltet keinen Anspruch auf schienenseitigen Zugang zu der Umschlagsanlage. Die Combiconnect Köln Nord GmbH weist darauf hin, dass für den

---

<sup>1</sup> Bezüglich der Definition der Zugangsberechtigten wird auf § 1 Abs. 12 ERegG verwiesen, wonach Zugangsberechtigte (1.) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder (2.) andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere (a)) zuständige Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), (b)) Verlager, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Schienenwegkapazität oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen haben; dazu gehören insbesondere Unternehmen, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen, sowie (c)) die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes durch Landesrecht bestimmten Stellen.

schienenseitigen Zugang ein Infrastrukturnutzungsentgelt an den Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur nach Maßgabe von dessen Entgeltliste zu entrichten ist.

- 2.2 Die in die Umschlagsanlage 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/Rangierwege) entsprechen.
- 2.3 Voraussetzung für den straßenseitigen Zugang ist der Einsatz verkehrssicherer und hinreichend ausgerüsteter Straßenfahrzeuge mit entsprechend qualifiziertem Fahrpersonal.
- 2.4 Die der Umschlagsanlage schienen- und straßenseitig zugeführten Ladeeinheiten müssen genormt, umschlagsfähig und in einem technisch einwandfreien Zustand sein.

### 3. Nutzungsvertrag und Einzelaufträge

- 3.1 Die Nutzung der von der Combiconnect Köln Nord GmbH angebotenen Leistungen setzt den Abschluss eines Nutzungsvertrages im Sinne von § 20 ERegG voraus. Mit diesem Nutzungsvertrag erhält der Zugangsberechtigte von der Combiconnect Köln Nord GmbH einen Slot. Ein Slot beschreibt die vertraglich vereinbarte Ankunft und Abfahrt auf dem Terminal-Gleis. Das Zeitfenster muss zudem in Absprache zwischen dem ZB und dem Eigentümer der schienenseitigen Eisenbahninfrastruktur vereinbart werden.
- 3.2 Zum Abschluss eines Nutzungsvertrages muss der ZB zunächst einen Antrag stellen, der in unterschriebener Form per E-Mail an die Combiconnect Köln Nord GmbH zu übermitteln ist. Für einen Antrag ist das als Anlage 2 beigefügte Anmeldeformular zu verwenden, dem sich die erforderlichen Mindestangaben entnehmen lassen.
- 3.3 Es werden nur vollständige Anmeldungen bearbeitet. Fehlende Angaben im Rahmen von Anmeldungen fordert die Combiconnect Köln Nord GmbH bei dem ZB unverzüglich nach. Der ZB hat die fehlenden Angaben innerhalb von sieben Arbeitstagen nach Zugang der Aufforderung zu ergänzen. Werden die Angaben nicht innerhalb dieser Frist vom ZB ergänzt, ist die ursprüngliche Anmeldung unwirksam und eine erneute Anmeldung erforderlich. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind oder vergleichbare Widersprüche vorliegen.
- 3.4 Es sind Anmeldungen zum Jahresfahrplan nach Ziff. 4.2 und ad-hoc Anträge möglich.
- 3.5 Die Prüfung der Anmeldung zum Jahresfahrplan erfolgt innerhalb der nachfolgenden Anmeldefristen.
  - 3.5.1 Anmeldungen zum Jahresfahrplan müssen bei der Combiconnect Köln Nord GmbH zwischen dem 01.08. und 15.09. des Jahres eingehen, in dem der folgende Jahresfahrplan beginnt. Die Zuweisungen aufgrund dieser Anmeldungen erfolgen bis zum 31.10. des jeweiligen Jahres, indem die Anmeldungen eingegangen sind. Anmeldungen für den Jahresfahrplan, die vor dem 01.08. eingehen, werden nicht berücksichtigt und als verfrüht unter Hinweis auf die einzuhaltenden Anmeldefristen zurückgewiesen.
  - 3.5.2 Nach dem 15.9. des Jahres eingehende Anmeldungen werden als ad-hoc Anträge behandelt.

- 3.6 Anmeldungen als ad-hoc Anträge sind jederzeit möglich. Die Prüfung des ad-hoc Antrages und die Klärung noch offener Fragen erfolgt unverzüglich mit einer Frist von bis zu fünf Arbeitstagen ab Eingang des Antrags. Ist die Bearbeitung des Antrages besonders aufwändig, insbesondere bei Abfallstoffen oder Slots außerhalb der Öffnungszeiten, welche in der Entgeltliste stehen, kann die Combiconnect Köln Nord GmbH von dieser Frist abweichen. Anträge, die besonders aufwändig sind, werden innerhalb von 15 Arbeitstagen geprüft.
- 3.7 Sind entsprechende Umschlag- und Abstellmöglichkeiten mit Ladeeinheiten vorhanden, bestätigt die Combiconnect Köln Nord GmbH dem ZB per E-Mail den Antrag (Nutzungsvertrag). Falls die entsprechenden Umschlag- und Abstellmöglichkeiten mit Ladeeinheiten nicht vorhanden sind, unterbreitet die Combiconnect Köln Nord GmbH dem ZB ein Alternativslot zur Erbringung der beantragten Leistung (Nutzungsvertrag). Dies beinhaltet nicht den schienenseitigen Zugang zur Umschlagsanlage. Wenn keine Umschlag- und Abstellmöglichkeiten mit Ladeeinheiten vorhanden sind, lehnt die Combiconnect Köln Nord GmbH (schriftlich oder per E-Mail) den Antrag nach Prüfung durch die Bundesnetzagentur ab. Bei gleichzeitig vorliegenden Anträgen gilt Ziff. 3.12.
- 3.8 Den gem. Ziff. 3.7 unterbreiteten Alternativslot kann der ZB innerhalb von fünf Arbeitstagen annehmen. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Annahme, so verliert das Angebot seine Gültigkeit.
- 3.9 Ist von einem ZB im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG ein EVU benannt worden, so schließt die Combiconnect Köln Nord GmbH mit diesem benannten EVU nach Abschluss des Nutzungsvertrages noch eine gesonderte Vereinbarung zur Einhaltung der betreffenden Betriebssicherheit ab (§ 21 ERegG). Die Combiconnect Köln Nord GmbH kann den Abschluss einer solchen Vereinbarung ablehnen, wenn das EVU den allgemeinen Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 oder den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.
- 3.10 Verlangt ein EVU den Eintritt eines weiteren EVU in die mit der Combiconnect Köln Nord GmbH gem. §§ 20 und 21 ERegG getroffenen Vereinbarungen (§ 22 ERegG), kann die Combiconnect Köln Nord GmbH widersprechen, wenn das eintretende EVU den allgemeinen Zugangsvoraussetzungen gem. Ziff. 2 oder den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.
- 3.11 Zugeteilte Slots sind für den ZB verbindlich. Jede Verspätung ist der Combiconnect Köln Nord GmbH unverzüglich zu melden. Verspätungen von mehr als 30 Minuten führen zum Verlust des Anspruchs auf den angemeldeten Slot. In diesem Fall weist die Combiconnect Köln Nord GmbH dem ZB den nächstmöglich verfügbaren Slot zu. Auf die Nutzung des verbleibenden Slots bei Verspätungen hat der ZB in Abstimmung mit der Combiconnect Köln Nord GmbH nur dann Anspruch, wenn die Verspätung vor Beginn des zugewiesenen Slots angemeldet wurde und keine Auswirkungen auf die nachfolgenden Slots zu erwarten sind.
- 3.12 Liegen gültige Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Slots vor, wird die Combiconnect Köln Nord GmbH versuchen, durch Verhandlungen mit den Antragstellern auf eine einvernehmliche Lösung gemäß Art. 10 bis 12 der DVO (EU) 2017/2177 hinzuwirken.
- 3.12.1 Die Combiconnect Köln Nord GmbH nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zeitgleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- 3.12.2 Die Combiconnect Köln Nord GmbH kann in begründeten Ausnahmefällen abweichend von Punkt 3.12.1 einzelnen von einem Konflikt betroffenen ZB Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Der Grund für die Ausnahme muss dem betroffenen ZB in Textform mitgeteilt werden. Die Combiconnect Köln Nord GmbH muss Verhandlungen mit

allen von einem Konflikt betroffenen ZB aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

- 3.12.3 Kommt eine Einigung nicht zustande, wird anhand der durch die Combiconnect Köln Nord GmbH festgelegten Vorrangskriterien entschieden (vgl. Art. 11 DVO (EU) 2017/2177). Die Kriterien, nach denen die Kapazitätszuweisung erfolgt, ist zunächst das Kriterium des höchsten aus der Nutzung zu erzielende Entgelt, sowie bei zwei oder mehr Anträgen, die dasselbe Entgelt erzielen würden, das nachrangige Kriterium des Vorrangs des zuerst gestellten Antrages.
- 3.12.4 Kann dem Antrag eines Zugangsberechtigten nicht entsprochen werden, prüfen die Combiconnect Köln Nord GmbH und der betroffene ZB gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen (vgl. Art. 12 DVO (EU) 2017/2177).
- 3.12.5 Ein ZB, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt werden soll, kann nach Zugang der Ablehnung eine Beschwerde auf Kapazitätszuweisung bei der Regulierungsbehörde einlegen (§ 13 Abs. 3 ERegG i.V.m. Art. 13 Abs. 1 Unterabs. 3 i.V.m. Art. 14 DVO (EU) 2017/2177).
- 3.13 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 4.3 der NBS). Der betroffene ZB ist in diesem Fall mit angemessener Vorlaufzeit zu informieren.
- 3.14 Der Nutzungsvertrag ist ein Rahmenvertrag auf dessen Grundlage die Combiconnect Köln Nord GmbH den Umschlag der vom ZB angemeldeten Ladeeinheiten vornimmt. Die im Nutzungsvertrag vereinbarten Leistungen werden durch Einzelaufträge konkretisiert. Die Erteilung eines Einzelauftrages ist die elektronische Übermittlung des Ladeeinheiten-Typs und der Ladeeinheiten-Nummer, des Ladeeinheiten-Gewichtes, der Warenbeschreibung (insbesondere genaue Beschreibung im Falle von Gefahrgüter und Abfälle) sowie das Ausführungsdatum des Umschlages vor Übernahme der Ladeeinheit durch die Combiconnect Köln Nord GmbH. Konkretisierende Einzelaufträge über bedingungsgerechte Ladeeinheiten gelten mit ihrer Erteilung als von der Combiconnect Köln Nord GmbH angenommen, wenn die Combiconnect Köln Nord GmbH nicht unverzüglich widerspricht. Werden Ladeeinheiten-Typ, Ladeeinheiten-Nummer, Ladeeinheiten-Gewicht sowie das Ausführungsdatum bereits in den Nutzungsvertrag mit aufgenommen (wie z. B. bei einer einmaligen Nutzung der Serviceeinrichtung), gilt der Nutzungsvertrag zugleich als eine von der Combiconnect Köln Nord GmbH angenommene Auftragserteilung.

## 4. Umfang und Dauer der Nutzung

- 4.1 Die Einzelheiten der vereinbarten Slots ergeben sich aus dem Nutzungsvertrag. Der ZB hat sicherzustellen, dass die in Anspruch genommene Gleisbelegung mit dem zeitlichen Ende des Slots freigezogen ist.
- 4.2 Die Gültigkeit eines Slots erlischt mit jedem Jahresfahrplanwechsel im Dezember.
- 4.3 Das besondere Kündigungsrecht der Combiconnect Köln Nord GmbH bei nicht vertragsgemäßer Inanspruchnahme der vereinbarten Leistungen bleibt unberührt: Wird das Recht aus einem Terminalnutzungsvertrag ganz oder teilweise nicht wahrgenommen und kommt der ZB einer entsprechenden Aufforderung der Combiconnect Köln Nord GmbH nicht binnen eines Monats

nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder nach dem vereinbarten Benutzungsbeginn nach, kann die Combiconnect Köln Nord GmbH die Vereinbarung nach Maßgabe des § 43 Abs. 4 ERegG 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 Combiconnect Köln Nord GmbH die genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der ZB, dem gekündigt wurde, bleibt der Combiconnect Köln Nord GmbH 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 3 beigefügte Terminalordnung der Combiconnect Köln Nord GmbH (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 Der ZB hat beauftragten Dritten die NBS der Combiconnect Köln Nord GmbH 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.
- 5.1.4 Der ZB gem. § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG darf die Rechte aus dem Nutzungsvertrags so lange nicht ausüben, bis zwischen der Combiconnect Köln Nord GmbH und dem benannten EVU eine gesonderte Vereinbarung zur Betriebssicherheit gem. Ziff. 3.9 Satz 1 zustande gekommen ist. Die Combiconnect Köln Nord GmbH wird den betreffenden ZB über Hinderungsgründe, die einer solche Vereinbarung entgegenstehen, unverzüglich informieren. Gleiches gilt, wenn eine solche Vereinbarung beendet wird.
- 5.1.5 Auch die Vertragsparteien einer Vereinbarung gem. Ziff. 3.9 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 Information zur vereinbarten Nutzung bei Störung

- 5.2.1 Die Combiconnect Köln Nord GmbH unterrichtet den Vertragspartner unverzüglich über Zustandsänderungen der Umschlaganlage (z. B. Bauarbeiten) sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten und Störungen, soweit sie für weitere Dispositionen des Vertragspartners von Bedeutung sein könnten. Es ist hierbei ausreichend, wenn der Vertragspartner per Mail und/oder Internet informiert wird.
- 5.2.2 Der ZB stellt sicher, dass die Combiconnect Köln Nord GmbH über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- 5.2.2.1 Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung (z. B. Länge des Zuges/der Rangiereinheit, Art und Anzahl der umzuschlagenden Ladeeinheiten, Ladeeinheitstyp),
- 5.2.2.2 Etwaige Besonderheiten (z.B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID, Beförderung von Abfällen, Beförderung von wertvollen Gütern, Beförderung von Zigaretten, Lademaßüberschreitung),
- 5.2.2.3 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 Störung 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 der Combiconnect Köln Nord GmbH gem. Ziff. 3.8 mitgeteilt. Bei sich zeitlich überschneidenden Verspätungen mehrerer Züge oder sonstiger Störungen soll 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 hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich oder dem seiner Beauftragten oder Subunternehmer 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 liegengebliebene Schienenfahrzeuge) oder Ladeeinheiten nicht rechtzeitig in den Terminals zum Verladen angeliefert bzw. nicht umgehend abgeholt werden. Bei Nichteinhaltung dieser Bestimmungen, entstehen Abstellgebühren nach Maßgabe der jeweils gültigen Entgeltliste veröffentlicht auf der Hupac-Webseite (unter <https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>), die dem ZB oder auf Anweisung des ZB einem Subunternehmer des ZB in Rechnung gestellt werden. In jedem Fall ist auch die Combiconnect Köln Nord GmbH jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen oder durch Dritte beseitigen zu lassen (z. B. Abschleppen liegengebliebener Schienenfahrzeuge).
- 5.3.4 Die Combiconnect Köln Nord GmbH hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die ihrem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind, unverzüglich zu beseitigen.

### 5.4 Veränderung in der Umschlaganlage

Die Combiconnect Köln Nord GmbH ist berechtigt, die Umschlaganlage unter angemessener Berücksichtigung der Belange der ZB zu verändern.

### 5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.5.1 Die Combiconnect Köln Nord GmbH 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 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des ZB haben könnten, informiert Combiconnect Köln Nord GmbH den ZB unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet). Der ZB kann zu den geplanten Arbeiten Stellung nehmen. Die Combiconnect Köln Nord GmbH 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 Umschlagsanlage eingeschränkt oder erschwert sein kann.

## 6. Zugangsbedingungen einschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit

### 6.1 Genehmigung

- 6.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:
- 6.1.1.1 Einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG).
  - 6.1.1.2 Einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.  
  
Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur Combiconnect Köln Nord GmbH unterhält. Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG erbringen.
- 6.1.2 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt Combiconnect Köln Nord GmbH die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.
- 6.1.3 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite zur Verfügung ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)).
- 6.1.4 Weitere betriebliche Vorschriften im Sinne des § 21 ERegG befinden sich in der Anlage 4.

### 6.2 Haftpflichtversicherung

- 6.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der

Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

6.2.2 Eines jährlichen Nachweises bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur Combiconnect Köln Nord GmbH unterhält.

6.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU der Combiconnect Köln Nord GmbH unverzüglich schriftlich mit.

### 6.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

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

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

### 6.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

6.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 16 ff. EIGV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.

6.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

6.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen der genannten Punkte auf Verlangen der Combiconnect Köln Nord GmbH.

### 6.5 Sicherheitsleistung

6.5.1 Die Combiconnect Köln Nord GmbH macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Dies gilt nicht für ZB im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstaben a und c ERegG.

6.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen

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

6.5.2.2 Bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes;

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen auch dann, wenn

6.5.2.3 Das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt, die nach Einschätzung einer Auskunft die vertretbare Kreditlinie des ZB übersteigt oder die Bonitätsbewertung einer

Auskunft, die sonst nahelegt, dass er bei künftigen Zahlungen Schwierigkeiten haben könnte,

- 6.5.2.4 Ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
  - 6.5.2.5 Er Prozesshilfe beantragt hat oder
  - 6.5.2.6 Er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.
- 6.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils in einem Monat (Sicherheitszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsgemäß in Anspruch genommene Leistungen. Dabei gilt Folgendes:
- 6.5.3.1 Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
  - 6.5.3.2 Werden für einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- 6.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 6.5.5 Combiconnect Köln Nord GmbH macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
- 6.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein.
  - 6.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
  - 6.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 6.5.6 Kann Combiconnect Köln Nord GmbH die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- 6.5.7 Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwenden.

## 7. Haftung

- 7.1 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden
- 7.2 Im Verhältnis zwischen der Combiconnect Köln Nord GmbH und dem ZB wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.
- 7.3 Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst, unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze, möglich.

## 8. Gefahren für die Umwelt

- 8.1 Der ZB ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen.
- 8.2 Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des ZB oder gelangen Wasser gefährdenden Stoffe aus den vom ZB in die Umschlagsanlage gebrachten Fahrzeuge oder Ladeeinheiten in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, ist die Combiconnect Köln Nord GmbH sofort zu verständigen. Die Combiconnect Köln Nord GmbH wird in den vorgenannten Fällen alle erforderlichen Notfallmaßnahmen unverzüglich einleiten. Die Kosten für diese durchzuführenden Maßnahmen trägt der ZB. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen von der Combiconnect Köln Nord GmbH notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.
- 8.3 Bei Boden- oder Infrastrukturkontamination, die durch den ZB–auch unverschuldet– verursacht worden sind, veranlasst die Combiconnect Köln Nord GmbH die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt der ZB.
- 8.4 Ist die Combiconnect Köln Nord GmbH bzw. der Grundstückseigentümer als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB–auch unverschuldet– verursacht worden sind, trägt der ZB die der Combiconnect Köln Nord GmbH bzw. dem Grundstückseigentümer entstehenden Kosten. Hat die Combiconnect Köln Nord GmbH 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.

## 9. Nutzungsentgelte

- 9.1 Das Entgelt, das der ZB zu zahlen hat, richtet sich nach der jeweils zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrages gültigen Entgeltliste der Combiconnect Köln Nord GmbH. Die aktuelle Entgeltliste ist auf der Hupac-Webseite (unter <https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>) veröffentlicht. Das Entgelt setzt sich zusammen aus dem jeweiligen

Umschlag oder der jeweiligen Dienstleistung und den jeweiligen Standgebühren. Entgeltänderungen sind mit einer Vorankündigungsfrist von 4 Wochen gegenüber dem ZB zulässig. Wenn Änderungen der NBS und/oder der Entgelte in Kraft treten sollen, muss 6 Wochen zuvor die Bundesnetzagentur nach § 73 Abs. 1 Nr. 4 i. V. m. § 73 Abs. 2 Nr. 2 ERegG von der Combiconnect Köln Nord GmbH unterrichtet werden.

9.2 Rechnungen sind innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsdatum zu bezahlen.

9.3 Umschläge und Zusatzleistungen

9.3.1 Der Umschlag einer Ladeeinheit beginnt mit dem Herabsenken des Ladegeschirrs auf die Ladeeinheit und endet mit dem Lösen des Ladegeschirrs nach der durchgeführten Ortsveränderung. Die Berechnung der Entgelte für Umschlagleistungen erfolgt jeweils getrennt auf Basis der Anzahl umgeschlagener Ladeeinheiten im Schieneneingang bzw. Schienenausgang multipliziert mit dem Umschlagpreis pro Ladeeinheit gem. gültiger Entgeltliste. Die Terminalleistungen mit ihren jeweiligen Entgelten können der jeweils gültigen Entgeltliste entnommen werden, welche auf der Hupac-Webseite (<https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>) veröffentlicht wird.

9.3.2 Für einen nachfolgenden Schienenversand angelieferte Ladeeinheiten werden von der Combiconnect Köln Nord GmbH 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.

9.3.3 Combiconnect Köln Nord GmbH führt bei allen Eingangszügen eine oberflächliche Prüfung der Ladeeinheiten auf Vollständigkeit und Beschädigung durch. Die Überlassung der hierfür erforderlichen Daten regelt Combiconnect Köln Nord GmbH 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.

9.3.4 Werden beim Haftungsübergang von Ladeeinheiten mit Gefahrgut zur Combiconnect Köln Nord GmbH fehlende, mangelhafte oder falsche GGVSEB-Belabelungen festgestellt, wird die Combiconnect Köln Nord GmbH den ZB informieren und von diesem die entsprechenden Instruktionen verlangen. Für die GGVSEB-Belabelung wird die Combiconnect Köln Nord GmbH ein Entgelt nach der gültigen Entgeltliste berechnen.

9.3.5 Die Herstellung der Verladebereitschaft von Eisenbahnwaggons ist eine Leistung der Combiconnect Köln Nord GmbH 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.

9.4 Straßenseitig angelieferte oder schienenseitig eingegangene Ladeeinheiten, bei denen kein unmittelbarer Verkehrsträgerwechsel erfolgt, werden von der Combiconnect Köln Nord GmbH auf den im Terminal vorhandenen Abstellflächen gegen Bezahlung eines Entgelts 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. Die Abrechnung der Abstellgebühren erfolgt an ZB, außer es ist anders zwischen Combiconnect Köln Nord GmbH und dem ZB vereinbart. Die Abstellkonditionen sind in der Entgeltliste aufgezählt, welche auf der Hupac-Webseite (<https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>) veröffentlicht

ist.

- 9.5 Bei Stornierungen von vereinbarten Nutzungen durch den ZB, die von ihm zu vertreten sind, richtet sich das Stornierungsentgelt 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.
- 9.5.1 Kein Stornierungsentgelt auf den jeweils gültigen Entgeltsatz der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag genutzten Slots, bei Stornierungen, die bis zu 48 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei der Combiconnect Köln Nord GmbH eingehen.
- 9.5.2 10 Prozent des jeweils gültigen Entgeltsatzes der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag genutzten Slots, bei Stornierungen, die weniger als 48 Std. und mehr als 24 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei der Combiconnect Köln Nord GmbH eingehen.
- 9.5.3 30 Prozent des jeweils gültigen Entgeltsatzes der aktuellen Entgeltliste für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag genutzten Slots, bei Stornierungen, die weniger als 24 Std. vor der vereinbarten Nutzung bei der Combiconnect Köln Nord GmbH eingehen.  
Ab Ankunft des Zuges bei Combiconnect Köln Nord GmbH ist eine Stornierung nicht mehr möglich. Ab diesem Zeitpunkt kann nur noch eine Änderung des Kranauftrags durchgeführt werden.
- 9.6 Wird die vereinbarte Nutzung ohne eine Stornierung gem. Ziff. 9.5 durch den ZB nicht in Anspruch genommen, so wird die Combiconnect Köln Nord GmbH 50 Prozent des Regelentgeltes für die Umschlagmenge (Versand und Empfang) des zuletzt am gleichen Wochentag 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.
- 9.7 Gegen Forderungen der Combiconnect Köln Nord GmbH ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung ausgeschlossen, es sei denn, die Gegenforderung ist unbestritten oder rechtskräftig festgestellt.

## 10. Verschiedenes

- 10.1 Allgemeine Geschäftsbedingungen des ZB gelten nicht.
- 10.2 Für alle sich aus dem Vertragsverhältnis ergebenden Streitigkeiten ist Gerichtsstand Köln, es sei denn, Combiconnect Köln Nord GmbH wählt den Gerichtsstand des Vertragspartners.
- 10.3 Für die Rechtsbeziehungen der Vertragsparteien gilt ausdrücklich das maßgebende Recht der Bundesrepublik Deutschland; unter Ausschluss des UN-Kaufrechts.

## Anlagen

Anlage 1: Infrastrukturbeschreibung

Anlage 2: Anmeldeformular

Anlage 3: Terminalordnung

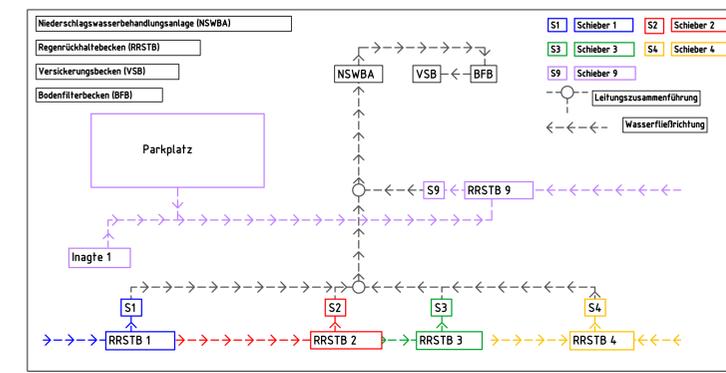
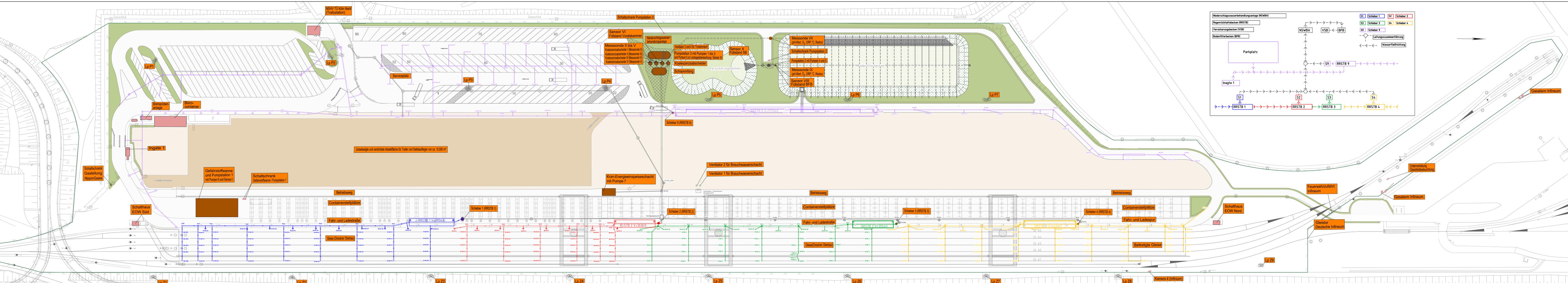
Anlage 4: Sammlung betrieblicher Vorschriften

## Verzeichnis der Abkürzungen

AEГ	Allgemeines Eisenbahngesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
DVO (EU) 2017/2177	Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem
ZB	Zugangsberechtigte

## Kontaktaten

<https://www.hupac.com/DE/Combiconnect-Kln-Nord-GmbH-3315b300>



**Legende:**

- Bestand
- Fahrbahn (Straß/Schiene)
- Grünflächen
- Modul B
- Unbesetzte und verdichtete Abstellfläche Modul B
- Unterirdische Anlage
- Oberirdische Anlage
- Grundstücksgrenze
- Schachtdeckel
- Unterflurhydrant
- Überflurhydrant
- Einkaufskasten

f	06.07.2022	Planfortschreibung	Schwaiger	Herchenbach
e	19.03.2021	Planfortschreibung	Schwaiger	Cremer
d	27.05.2020	Makierung Betonfläche A2 / LKW Stellplatzflächen	Schwaiger	Herchenbach
c	02.03.2019	Makierung Betonfläche A2	Schwaiger	Herchenbach
b	10.12.2019	Planfortschreibung	Schwaiger	Herchenbach
a	19.08.2019	Planfortschreibung	Alak	Matzschek
Index	Datum	Inhalt der Änderung	Bearb.	Gepr.

<b>ARGE KV Köln Nord</b> o/o DB International GmbH Projektleitung Projektsite: Köln		<b>ARGE KV Köln Nord</b> o/o DB International GmbH Projektsite: Köln	
Bearbeitet	02.08.2019	Name	Herchenbach
Gesichtet	02.08.2019	Abt./Stelle	Matzschek
Geprüft	02.08.2019	Herchenbach	

<b>HGF</b> Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft		Ausführungsplanung Neubau KV - Terminal Köln Nord Modul A2.1 Visualisierungsplan	
Häfen und Umschlag / Kontrakt-Logistik	Maßstab	Datum: 01.07.2022 ge: Herchenbach Plan No.: AZ_1_040 f	
Projektleiter	Betriebsleiter-Eis		

## Terminal Köln Nord

## Request for access to service facilities

1.	Applicant	Name:	Please fill in the information						
		Address:	Please fill in the information						
		VAT ID:	Please fill in the information						
		Phone:	Please fill in the information						
		E-mail:	Please fill in the information						
2.	Contact person	Name and surname:	Please fill in the information						
		Phone:	Please fill in the information						
		E-mail:	Please fill in the information						
3.	Railway company		Please fill in the information						
4.	Traffic connection (please specify terminals)		Please fill in the information						
5.	Railway routing		Please fill in the information						
6.	Service estimated start date		Please fill in the information						
7.	Minimum guaranteed duration		Please fill in the information						
8.	Operating days	Arrival	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		Time	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		Departure	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		Time	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9.	Train length (m) and weight (ton)		Please fill in the information						
10.	Loading units types (%)	Containers		Semitrailers		Swap bodies			
		%		%		%			

11.	Estimated annual volumes (Number of trains / loading units)	Arrival Trains / Loading units	Departure Trains / Loading units
12.	Dangerous goods (%)	Arrival Trains / Loading units	Departure Trains / Loading units
13.	Waste (%)	Arrival Trains / Loading units	Departure Trains / Loading units
14.	Remarks	Please fill in the information	

**The applicant declares to have read, understood and agreed with the NBS of the Terminal Köln Nord published on the website [www.hupac.com](http://www.hupac.com)**

**Please send this form to: [astatz@cckoeln-nord.de](mailto:astatz@cckoeln-nord.de)**

\_\_\_\_\_  
Place, date

\_\_\_\_\_  
Signature

Terminal Köln Nord GmbH confirms taking charge of the request for access to service facilities on \_\_\_\_\_ with registration number \_\_\_\_\_

# **TERMINALORDNUNG**

für Fahrer, Besucher und Fremdfirmen

CombiConnect Köln-Nord GmbH

Geltungsbereich:

CC Terminal Köln Nord  
Franz-Greiß-Straße 8  
50735 Köln

## **UMSETZUNG**

Die Umsetzung der Terminalordnung wird durch das Personal der CombiConnect Köln-Nord GmbH (nachfolgend „CC“) kontrolliert. Den Anordnungen unseres Personals ist Folge zu leisten.

## **KONTROLLEN DER FAHRZEUGE**

Fahrzeuge können auf dem Terminalgelände stichprobenartig geprüft werden. Fahrzeuge, welche nicht den geltenden Sicherheitsrichtlinien und ggfs. geltenden Gefahrgutvorschriften entsprechen, können abgelehnt oder es kann die Übergabe/Übernahme einer Ladeeinheit verweigert werden.

## **SANKTIONIERUNGEN**

CC behält sich vor, Verstöße gegen die Terminalordnung zu registrieren sowie Ihren Auftraggeber/Arbeitgeber zu informieren und eine Be- oder Entladung zu verweigern und zusätzlich ein Terminalverbot auszusprechen.

## **VERHALTEN BEI UNFÄLLEN**

Die Unfallstelle ist zu sichern. Bei Personen- oder Sachschäden an Ladeeinheiten, Equipment, Gebäuden und Aufbauten, ist das Platzpersonal der CC oder die Terminalleitung per Telefon (+49 221 390 2877) zu informieren. Der Fahrer darf sich erst mit Genehmigung des CC Mitarbeiters von der Unfallstelle entfernen, wenn die Personalien und Kennzeichen aufgenommen, ein Schadensbericht erstellt und die Versicherungsdaten erfasst wurden. Alle Schäden werden mit Fotos dokumentiert.

## **ÜBERWACHUNG**

Der gesamte Terminalbereich wird überwacht. Mit Befahren/Betreten des Geländes wird die Überwachung uneingeschränkt akzeptiert.

## **ZUGANG FAHRER / BESUCHER / FREMDFIRMEN**

- Eine Anmeldung vor dem Betreten/Befahren des Terminalgeländes ist verpflichtend und erfolgt im Abfertigungscontainer.
- Jeder LKW-Fahrer muss im Abfertigungscontainer die für die Anlieferung/Abholung der Ladeeinheit erforderlichen Papiere übergeben bzw. übernehmen.

- Besucherparkplätze finden Sie am Abfertigungscontainer.
- Die Warnblinkanlage ist beim Befahren des Terminals einzuschalten.
- Es ist ausdrücklich untersagt, sich so zu verhalten, dass Gefahren auf dem Terminal verursacht oder verursacht werden könnten oder dass der Verkehr auf dem Terminal behindert oder behindert werden könnte.
- Besucher verpflichten sich nach Beendigung des Besuchs zur Abmeldung im Abfertigungscontainer.
- Das Betreten des Terminals erfolgt auf eigene Gefahr.
- CC übernimmt keine Haftung für Verlust und/oder Diebstahl von Eigentum während Ihres Aufenthalts auf dem Terminalgelände.

## **VOR DER EINFART IN DAS TERMINAL**

- Vor dem Befahren des Terminals, müssen Fahrer die Funktionstüchtigkeit des Chassis prüfen. Bei defekten oder mangelhaften Chassis kann CC die Beladung verweigern.
- Auf den Parkstreifen ist der Motor abzustellen.
- Das Rückwärtsfahren in der Ein- und Ausfahrt ist nicht gestattet.
- Bei Gefahrguttransporten
  - ist der erforderliche ADR-Schein, die schriftliche Weisung nach ADR sowie das Beförderungspapier nach ADR im Abfertigungscontainer zur Prüfung vorzulegen.
  - sind die Warntafeln des Fahrzeuges nach Ablieferung zu schließen bzw. bei Abholung zu öffnen.

# ALLGEMEINE TERMINALREGELN

Das Betreten/Befahren des Terminalgeländes ist nur nach vorheriger Anmeldung im Abfertigungsgebäude erlaubt. Die Anweisungen des Personals sind zu befolgen.		
Auf dem gesamten Terminalgelände gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 10 km/h.		
Schienenfahrzeuge, Portalkräne und Terminalzugmaschinen haben grundsätzlich Vorfahrt. Das unberechtigte Abstellen von Fahrzeugen oder Ladeeinheiten ist verboten. Im Bereich des Terminals ist das Rückwärtsfahren verboten.		
Das Verlassen der gekennzeichneten Fahrstraße ist verboten. Parken ist auf dem Terminalgelände untersagt.		
Bei Stand- und Wartezeiten ist der Motor abzustellen		
Im Terminal ist Warnkleidung und festes Schuhwerk zu tragen. Bei dauerhaftem Aufenthalt im Bereich der Krananlagen ist ein Schutzhelm zu tragen	 	
Sicherheitsabstände, insbesondere zu den Gleisanlagen sind einzuhalten. Der unbefugte Aufenthalt im Gleisbereich ist verboten. Unbefugtes Be- oder Übersteigen von Tragwagen ist verboten.		
Rauchen, Feuer und offenes Licht sind im gesamten Umschlagbereich verboten	 	
Soweit möglich nicht unter schwebende Lasten treten oder fahren		
Der Genuss von alkoholischen Getränken oder anderen Suchtstoffen ist im gesamten Terminal verboten		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Das ordnungsgemäße Ent- und Ankuppeln sowie das ordnungsgemäße Verbinden der Ladeeinheiten vom oder mit dem Straßenfahrzeug, insbesondere das Lösen und das Anziehen der Befestigungsvorrichtung einschließlich deren Sicherheitsvorrichtungen und deren weitere Vorbereitung für die Fahrt auf der Schiene oder auf der Straße (z.B. das Verändern der Stützbeine sowie des seitlichen und hinteren Unterfahrsschutzes) sind durch den Anlieferer bzw. Abholer unter seiner eigenen Verantwortung durchzuführen.</li> <li>Bei Sattelaufliegern seitlichen und hinteren Unterfahrsschutz hochklappen und sichern, Luftschläuche lösen, Luft ablassen.</li> <li>Verriegelungen erst kurz vor der Kranung lösen bzw. sofort nach Aufsetzen der Ladeeinheit verschließen.</li> <li>Beim Umschlagvorgang hat der Fahrer den Gefahrenbereich zu verlassen.</li> <li>Die Bereitschaft zur Kranung ist dem Kranführer durch Handzeichen anzuzeigen.</li> </ul>		
Stellen Abholer Beschädigungen an Ladeeinheiten (LE) fest, sind diese unverzüglich vor Aufnahme/Aufsatteln der Ladeeinheit dem Terminalpersonal zu melden. Die Schadensübernahme nach Aufnahme/Aufsatteln der LE kann nicht erfolgen		

Auf dem gesamten Terminal besteht striktes Film- und Fotografierverbot		
Beim Transport von Gefahrgut ist auf Verlangen die Sicherheitsausrüstung vorzuzeigen		

Herausgeber:

CombiConnect Köln-Nord GmbH  
Franz-Greiß-Str. 8  
50735 Köln  
Tel.: +49 221 39799810  
[www.hupac.com](http://www.hupac.com)



# Allgemeine Verhaltensregeln für Terminalbenutzer

Die Hupac Gruppe betreibt Terminals für den Umschlag Strasse/Schiene in Basel, Aarau, Chiasso, Busto Arsizio, Piacenza, Novara, Antwerpen, Singen, Geleen, Brwinów und Köln Nord und arbeitet in anderen Terminals mit verschiedenen Partnern zusammen.

Innerhalb eines Terminals bewegen sich Kräne, Lastwagen und Züge. Nachfolgend informieren wir Benutzer, Wartungsarbeiter und Besucher der Terminals über mögliche Risiken und erteilen Anweisungen zur Verminderung des Unfallrisikos. Das Einhalten der Regeln gewährleistet einen sicheren Betriebsablauf.

Ausser unseren internen Regeln, die nachfolgend aufgeführt sind, erinnern wir an die Beachtung der von der Strassenverkehrsordnung festgelegten Regeln, welche immer erfüllt sein müssen.

Das vorliegende Dokument ist lediglich zur Information und ersetzt die Sonderregelungen in den verschiedenen Terminals nicht.



## Gefahrenquellen im Terminal

- > Verkehr von leichten und schweren Strassenfahrzeugen (Lkws, Pneu Kräne, Pkws, Maschinen)
- > Kranbetrieb
- > Rangierbetrieb von Zügen
- > Betriebspersonal zu Fuss oder auf dem Fahrrad
- > Container für den Transport von Gefahrgut (ADR/RID-Norm)
- > Hängende Lasten 

Diese Gefahrenquellen sind durch die Umschlagstätigkeit gegeben und im gesamten Terminalbereich anzutreffen.

## Verhalten im Notfall

Bei Gefahr sind folgende Regeln zu beachten:

- > Ruhe bewahren
- > Anwesendes Betriebspersonal alarmieren und über den Vorfall unterrichten
- > Gefahrenstelle sofort verlassen und die Anweisungen des zuständigen Betriebspersonals befolgen
- > Keine Tätigkeiten durchführen, die Ihre Person oder Dritte gefährden könnten
- > Sammelpunkt am markierten Ort aufsuchen
- > Anweisungen der Verantwortlichen befolgen

## Haftung bei Unfällen und Schäden

Hupac lehnt jede Haftung für Vorkommnisse und Unfälle innerhalb der Terminals ab, bei denen Personen oder Sachen zu Schaden kommen, falls diese auf Nichtbeachten der nachfolgend angegebenen Vorschriften und Verbote zurückzuführen sind.

Hupac behält sich rechtliche Schritte gegen die Urheber von Schäden an Anlagen und/oder Maschinen vor, die auf Missachtung der genannten Vorschriften und Verbote zurückzuführen sind.

## Persönliche Schutzmassnahmen

Personen, die sich auf dem Terminal aufhalten, müssen folgende Schutzkleidung tragen:

- > Schutzhelm in der Nähe von Portalkränen und wo gemäss Prozeduren vorgesehen
- > Kleidung oder Überzüge mit rückstrahlenden Streifen
- > Sicherheitsschuhe (bei Arbeiten im Terminal)
- > Schutzhandschuhe (bei Arbeiten im Terminal)



## Im Einfahrtsbereich

- > Sich am Schalter mit den erforderlichen Unterlagen anmelden
- > Verkehr von Fussgängern, Autos und Lkw beachten
- > Geschwindigkeitslimite von 10 km/h beachten oder  gemäss vorhandenen Angaben
- > Fussgänger im Bereich der Terminalzufahrt bzw. -ausfahrt müssen auf ein- und ausfahrende Fahrzeuge achten und sich mit optischen und akustischen Mitteln (Scheinwerfer, Rückstrahler bzw. Stimme) bemerkbar machen
- > Verursachen von Lärm (Hupen) aufs Minimum beschränken

## Im Lade- und Entladebereich

- > Anweisungen des Betriebspersonals befolgen
- > Geschwindigkeitslimite von 10 km/h beachten oder gemäss vorhandenen Angaben
- > Vorsicht bei hängenden Lasten
- > Vorsicht bei herausstehenden und überhängenden Ladeeinheiten
- > Vorsicht bei rangierenden Zügen
- > Vorsicht bei fahrenden Motorfahrzeugen
- > Vorsicht bei sich in Bewegung befindlichen Kränen
- > Beachten der im Terminal befindlichen Verkehrsschilder und Hinweistafeln
- > Bei Stillstand des Fahrzeugs Motor abstellen

- > Anweisungen des Betriebspersonals strikt befolgen
- > Geschwindigkeitslimite von 10 km/h beachten oder gemäss vorhandenen Angaben
- > Bei fahrenden Zügen Mindestabstand von 2 m zum Gleis einhalten und auf Anweisungen des Betriebspersonals warten
- > Vorsicht bei in Bewegung befindlichen Kränen
- > Betriebspersonal mit Rufen oder optischen Signalen auf die eigene Anwesenheit aufmerksam machen
- > Fahrzeug in Krannähe anhalten und auf Anweisungen des Betriebspersonals warten
- > Zum Entlad bzw. Belad Fahrzeug zum Stillstand bringen und sichern, Erlaubnis zur Weiterfahrt vom Betriebspersonal abwarten
- > Fahrzeuge auf dem Terminal müssen in einwandfreiem technischen Zustand sein und den Normen der Verkehrs- und Transportvorschriften entsprechen
- > Die Container nur beim Verlad (unter dem Kran) abkuppeln
- > Die Container erst nachdem die Kranoperationen beendet sind am Rahmen befestigen
- > Bei Sattelaufliegern seitlichen und hinteren Unterfahrerschutz hochklappen und sichern, Luftschläuche lösen, Luft ablassen
- > Vor dem Verlassen des Terminals muss der Fahrer sicherstellen, dass das Fahrzeug für die Strassenzirkulation geeignet ist

## Verbote

- > Zutritt zum Terminal ohne Bewilligung 
- > Rauchen innerhalb des Terminals 
- > Abbrennen offener Flammen oder Verwenden von Geräten mit starker Wärmeentwicklung
- > Aufenthalt unter Kränen mit hängenden Lasten
- > Auf anderen Zonen als die Verlade- und Abladezonen (Nähe des Fahrzeuges) gehen
- > Überqueren von Gleisen bei heranfahrenden Zügen
- > Besteigen der Bahnwagen für Unberechtigte
- > Wegwerfen von Papier, Plastik, Flaschen oder anderen Gegenständen, die Schäden verursachen oder der Umwelt schaden können
- > Gefahrgut behandeln oder Eingriffe an den Fahrzeugen bzw. Containern vornehmen
- > Aufenthalt in weniger als 1 m Abstand vom Krangleis
- > Das Handy während des Fahrens und innerhalb der Kranbahnen benutzen
- > Ohne Autorisierung des Terminalverantwortlichen fotografieren oder filmen 
- > Flüssige oder feste Stoffe in die Schächte oder Raster giessen respektive werfen
- > Die Gleise mit dem LKW und Auto befahren 
- > Bei Stand- und Wartezeiten ist der Motor abzustellen 
- > Der Genuss von alkoholischen Getränken oder anderen Suchtstoffen ist im gesamten Terminal verboten 
- > Das Befahren der Gleise ist strengstens verboten. 

## Verschiedenes

Unsere Terminals werden von Videoüberwachungsanlagen kontrolliert.

Bitte beachten Sie, dass neben den Regelungen, die in diesem Dokument erwähnt werden, auch diejenigen, die lokal in jedem Terminal definiert werden, respektiert werden müssen.

Der Strassenverkehr und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge unterliegen Kontrollen.

Das Personal, welches auf dem Terminal arbeitet, muss sich an die Regeln vor Ort halten.

## Ansprechpartner

### Andreas Statz

Operations Manager  
Tel. +49 221 39799822  
Tel. +49 151 170 57 305  
astatz@cckoeln-nord.de

### Fabio Contrafatto

Risk and Safety, HSEQ, DG Group Coordinator  
Tel. +41 58 8558070  
Tel. +41 79 7085623  
fcontrafatto@hupac.com



**Betriebsfunktionsanweisung**  
**für die Verständigung im**  
**Zug- und Rangierbetrieb**  
**mit Teilnehmern**  
**des Güterverkehrs (EVU)**  
**und übrigen Befugten**  
**im Bereich der Infrastruktur**  
**der HGK (EIU)**

-- Gültig ab 15.12.2018 --

Lfd. Nr.	kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Bekanntgabe in Anweisung eingearbeitet (Namenszeichen/Tag)
1	Neuherausgabe	15.12.2018	—	—
2	Druckfehlerberichtigung	17.12.2018	—	—

### **Inhalt:**

1. Allgemeines
2. Störungen
3. Techn. Einrichtung und Verzeichnis der Funkbereiche
4. Bestimmungen für den Betriebsfunk
5. Kennung und Umschaltbereiche im Betriebsfunk
6. Sprechdisziplin
7. Überwachung der Gespräche

## 1. **Allgemeines**

- 1.1 Die Betriebsfunkanweisung der HGK ist Bestandteil des betrieblichen Regelwerks für den Netzzugang und –betrieb auf der Infrastruktur der HGK. Sie gilt sowohl für die EVU des Güterverkehrs (Der Betriebsfunk des Personenverkehrs / Stadtbahnbetrieb ist nicht über diese Betriebsfunkanweisung erfasst) als Anlage zur SbV, als auch EIU- intern als Anlage zum Betriebsstellenbuch. \*  
\*
- 1.2 Diese Betriebsfunkanweisung der HGK dient der einwandfreien Verständigung der Mitarbeiter im Bahnbetrieb untereinander und ist Bestandteil der sicheren Betriebsdurchführung für Zug- und Rangierfahrten auf der Infrastruktur der HGK AG.
- 1.3 Das Regelwerk 481.0301 „Gespräche über analogen Rangierfunk führen“, sowie ggf. weitere Vorschriften in Bezug auf Funkgespräche, herausgegeben von der DB Netz AG, finden auf der Infrastruktur der HGK keine Anwendung.
- 1.4 Aus funktechnischen Gründen sind Zug - und Rangierfunk auf einer Frequenz zum Betriebsfunk der HGK zusammengefasst.
- 1.5 Es besteht keine technische Möglichkeit, die Rangfolge der Gespräche zu bestimmen. Für das Aufgeben einer Notdurchsage ist daher eine Sprechpause bei bestehenden Funkübermittlungen erforderlich. Das Einhalten kurzer Sprechphasen ist daher zweckdienlich und stets zwingend anzuwenden!
- 1.6 Sind auf Triebfahrzeugen, die in den Infrastrukturbereich der HGK einfahren oder innerhalb des Infrastrukturbereichs der HGK erstmals ihre Arbeit aufnehmen, keine mit dem Betriebsfunk der HGK kompatiblen Funkgeräte vorhanden, so sind vor Einfahrt in den Infrastrukturbereich der HGK bzw. bei erstmaliger Arbeitsaufnahme im Infrastrukturbereich der HGK sowie nach dem Wechsel einer Funkfrequenz (siehe Pkt. 4.4) alternative Kontaktmöglichkeiten (z.B.: Telefonnummer eines Mobiltelefons) dem jeweils örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (özF) mitzuteilen.  
Im Falle nicht vorhandener oder dauerhaft gestörter Betriebsfunkeinrichtungen auf Triebfahrzeugen dürfen diese Triebfahrzeuge nur noch im Rahmen von Zugfahrten unter fahrdienstlicher Überwachung eingesetzt werden. Fahrten außerhalb fahrdienstlicher Überwachung, z.B. in OB- Rangierbereichen zum Zwecke des Rangierens, sind ohne ordnungsgemäß arbeitende Funksprechgeräte auf der Infrastruktur der HGK nicht zulässig! \*

## 2. Störungen

- 2.1 Störungen und Beschädigungen an den Feststationen, den Triebfahrzeugfunkgeräten und den Handfunkgeräten (HGK) sind dem Schichtleiter der NLZ (Ruf +49 (0) 221 390 2222) zu melden.
- 2.2 Sind fest eingebaute Funkgeräte auf Triebfahrzeugen gestört, gelten analog die Bestimmungen gem. Pkt. 1.6.

## 3. Technische Einrichtung

- 3.1 Der Betriebsfunk auf der Infrastruktur der HGK wird über ein einheitliches Funksystem mit fest eingerichteten Frequenzen abgewickelt. Hierbei werden Frequenzen verwendet, die analog zum C- Kanalsystem (H- Band) der Deutschen Bahn AG abgebildet sind. Somit ist es möglich, mit auf Triebfahrzeugen fest installierten oder mobilen GSM- R Funkgeräten der DB Netz AG und vgl. Geräten das Betriebsfunksystem der HGK AG ohne weitere technische Einrichtung zu nutzen.

Koordinierende Stellen im Funkverkehr sind die jeweiligen ortsfesten Funkstationen, die an die Arbeitsbereiche der jeweiligen özF bzw. BözM angegliedert sind:

özF/BözM	Bereich	Frequenz	C-Kanal
Köln- Niehl	Bf K.- Niehl Bft Hafen	457,575 Mhz	16
Köln- Niehl	Bf K.- Niehl Bft Niehl	458,075 Mhz	36
K.-Bickendorf	Bf Köln- Bickendorf	457,475 Mhz	12
Frechen	Bf Frechen	457,725 Mhz	22
Kendenich	Bf Hürth- Kendenich	457,900 Mhz	29
Brühl- Vochem	Bf Brühl- Vochem	457,975 Mhz	32
Brühl- Vochem	Bf Köln Godorf Hafen	458,150 Mhz	39
Wesseling	Bf Wesseling	458,200 Mhz	41

### 3.2 Besonderheiten Terminal Westkai, Köln- Niehl Hafen

Aufgrund der starken Frequentierung des Betriebsfunkkanals im Bereich Köln- Niehl Hafen ist die Benutzung des Betriebsfunkkanals Frechen (Frequenz 457,725, C- Kanal 22) in Köln- Niehl Hafen im Bereich Terminal Westkai für reine Rangiertätigkeiten innerhalb des Terminals Westkai -insbesondere bei Kontroll- und Zielsprechenzugelassen. Das EVU, welches den Betriebsfunkkanal Frechen für Rangierdienste innerhalb des Terminals Westkai nutzen möchte, hat mit dem özF Frechen das Kontrollsprechen abzustimmen.

### 3.3 *Besonderheiten im Eisenbahnbereich Zons- Nievenheim*

Im Eisenbahnbereich Zons- Nievenheim wird der Betriebsfunk der HGK als reiner Rangierfunkkanal ohne betriebliche koordinierende Stelle verwendet.

özF	Bereich	Frequenz	C-Kanal
---	Zons- Nievenheim	458,275 Mhz	44

Der Bahnhof Nievenheim ist nicht durch einen özF / BözM besetzt. Ist im besonderen Ausnahmefall der Einsatz einer koordinierenden Stelle erforderlich, obliegt dies dem Schichtleiter auf der NLZ.

### 3.4 *Frequenzsouveränität*

Alle Frequenzen sind offen, d.h. alle auf einer Frequenz arbeitenden Geräte -ortsfest und mobil- hören mit.

## 4. **Bestimmungen für den Betriebsfunk**

### 4.1 *Verwendung*

Der Betriebsfunk ermöglicht eine Verständigung zwischen den ortsfesten Funkstationen der özF und BözM, den Triebfahrzeugen mit kompatiblen fest eingebauten Geräten und mobilen Endgeräten, z.B. Rangierfunkhandgeräten. Im Betriebsfunk werden Gespräche betrieblicher und verkehrstechnischer Art geführt, z.B.

- Abgabe von Nothaltaufträgen,
- Übermittlung von Befehlen,
- Verständigung im Rangierdienst zwischen Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter und Weichenwärter
- Anfragen und Meldungen bei Unregelmäßigkeiten und Störungen, usw.

### 4.2 *Ein- und Ausschalten*

Die Geräte sind vor Einfahrt auf die Infrastruktur der HGK bzw. bei erster Inbetriebnahme vor Aufnahme von Fahrt- und Rangiertätigkeiten innerhalb des Streckennetzes der HGK einzuschalten und dürfen erst nach Beendigung der Arbeiten -nicht aber während den Rangierpausen- ausgeschaltet werden. Muss ein Gerät unerwartet ausgeschaltet werden, so sind zuvor alle beteiligten Betriebsfunksprechstellen davon zu verständigen.

### 4.3 *Prüfen der Betriebsfähigkeit, Anmeldung an ortsfester Funkstation*

Nach dem Einschalten des Funkgerätes ist ein Probegespräch, im Allgemeinen mit der ortsfesten Sprechstelle, zu führen. Das Probegespräch dient gleichzeitig der Anmeldung des Funkteilnehmers im betreffenden Betriebsfunkbereich. Die Anmeldung muss bei Zugfahrten mindestens die Zugnummer (nach 5.2) enthalten und kann darüber hinaus durch die Betriebsfunkkennung EVU für ggf. an eine Zugfahrt anschließende Rangierdienste (nach 5.3) ergänzt

werden. Bei einer Anmeldung als Teilnehmer des Rangierdienstes muss mindestens die Betriebsfunkkennung EVU für den Rangierdienst (nach 5.3 bzw. 5.4) genannt werden.

#### 4.4 *Verhalten nach dem Wechsel einer Funkfrequenz*

Wird die Funkfrequenz z.B. an der Umschaltgrenze gewechselt, ist durch eine entsprechende Wartezeit sicherzustellen, dass keine anderen Betriebsgespräche (Kontrollsprechen) durchgeführt werden. Nach der Wartezeit erfolgt die Anmeldung im neuen Betriebsfunkbereich gem. 4.3.

#### 4.5 *Nothaltaufträge*

Nothaltaufträge durch den Fahrdienstleiter werden unmittelbar von den Fahrdienstleitern an die Triebfahrzeugführer abgeben.

Triebfahrzeugführer die erkennen, dass für andere Züge Gefahr droht, geben den Nothaltauftrag selbstständig ab und veranlassen aufgrund der stärkeren Sendeleistung der ortsfesten Sendeanlagen unmittelbar im Anschluss die auf der Frequenz arbeitenden öZF, den Nothaltauftrag nochmals zu wiederholen. z.B.: „*Betriebsgefahr! Alle Züge sofort anhalten! Ich wiederhole, Betriebsgefahr! Alle Züge sofort anhalten! Hier Zug 4711, Berta bitte wiederholen!*“

Nothaltaufträge und Unfallmeldungen haben Vorrang vor allen anderen Gesprächen und berechtigten auch zum Unterbrechen eines möglichen Ziel-/Kontrollsprechvorgangs (siehe 5.7).

Im Übrigen gilt für Unregelmäßigkeiten während der Zugfahrt Modul 408.0581 (Netz) bzw. 408.2581 (EVU) der Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift.

#### 4.6 *Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen*

Die in der Richtlinie 408 – Fahrdienstvorschrift vorgesehenen Aufträge und Meldungen werden im Güterverkehr regelmäßig über den Betriebsfunk übermittelt.

#### 4.7 *Fahrt- und Haltaufträge*

Über den Betriebsfunk dürfen auch Fahrt- und Haltaufträge des Rangierdienstes erteilt werden. Wo zwischen Rangierbegleiter und Triebfahrzeugführer Sicht- bzw. Hörverbindung besteht, sind jedoch die Aufträge vornehmlich durch Rangiersignale zu geben. Fahrt- und Haltaufträge sind in kurzen Sätzen zu geben und zu wiederholen. Haltaufträge im Falle unmittelbarer Betriebsgefahr sind stets zweimal zu geben (z. B. „*RC 124 halten! RC 124 halten!*“).

#### 4.8 *Meldungen zu dispositiven Zwecken*

Meldungen und Informationen, die dem reinen Dispositionsgeschäft des einzelnen EVU dienen, dürfen in Ausnahmefällen über den Betriebsfunk der HGK übermittelt werden, sofern diese kurz und knapp gehalten werden und nicht anderweitig (mündlich bzw. fernmündlich)

übermittelt werden können. Betrieblich relevante Meldungen und Aufträge des Zug- und Rangierfunks genießen jedoch stets Vorrang.

## 5. Kennung im Betriebsfunk

### 5.1 Identifikation der ortsfesten Funkstationen im Betriebsfunk

Zur unmissverständlichen Identifikation der ortsfesten Funkstationen der özF bzw. BözM sind diese mit eindeutigem Rufnamen versehen. Die Rufnamen mit zugehöriger Zuständigkeit der einzelnen özF bzw. BözM, sowie die Umschaltgrenzen zwischen den Funkbereichen für Triebfahrzeugführer ergeben sich aus folgender Tabelle:

<b>özF / BözM</b>	<b>Rufname</b>	<b>Funkbereich</b>	<b>Umschaltgrenze</b>
Köln- Niehl Hafen 457,575 Mhz	Hennes	Betriebsfunk als Rangierfunk im Bf Köln- Niehl, Bft Niehl Hafen	„OB“-Orientierungszeichen
Köln- Niehl 458,075 Mhz	Norbert	Von Köln-Niehl bis BÜ Etzelstr. Betriebsbereich Bft Niehl einschl. Anschlussgruppen	Köln-Niehl, Bft Niehl BÜ Etzelstraße
Köln- Bickendorf 457,475 Mhz	Berta	Von BÜ Etzelstr bis Üst/ Abzw K-Lind Betriebsbereich Bf K.- Bickendorf einschl. der Anschlussgruppen	BÜ Etzelstraße Blocksignal 193 der Üst/ Abzw Köln-Lind
Frechen 457,725 Mhz	Friedrich	Von Üst/ Abzw K.-Lind bis Bf Frechen; Betriebsbereich Bf Frechen einschl. Rangierverbindungsgleis zur RWE-Power und Quarzwerke	Blocksignal 193 der Üst/ Abzw Köln-Lind
Hürth- Kendenich 457,900 Mhz	Elias	Stellbereich des Zentral-Stw Hürth-Kendenich einschließlich der ZLB-Strecke zur Nord-Süd-Bahn	BÜ Schmittenstr. Esig F 395 / 396 Bf Brühl-Vochem
Brühl- Vochem 457,975 Mhz	Viktor	Von BÜ Schmittenstr. bis Esig G 981 (Bf K-Godorf Hafen). Betriebsbereich Bf Br.-Vochem einschl. Bft Ost und Berzdorf	BÜ Schmittenstr. Esig G 981 des Bf Brühl-Vochem
Köln- Go- dorf Hafen 458,150 Mhz	Köbes	Betriebsfunk als Rangierfunk im Betriebsbereich Bf Köln- Godorf Hafen	Ls 991/992/993 des Bf Köln- Godorf Hafen
Wesseling 458,200 Mhz	Wilhelm	Stellbereich des Zentral-Stw Wf Rangierfunk Wesseling	Ls 991 Bf Köln- Godorf Hafen

\*  
\*  
\*  
\*

### 5.1a *Besonderheiten Köln- Niehl Hafen*

Im Ortsstellbereich Köln- Niehl Hafen obliegt die Funktion der koordinierenden Stelle Netz grundsätzlich nicht dem özF Köln- Niehl, sondern dem BözM Köln- Niehl Hafen. Der BözM führt während der regelmäßigen Dienstausbung den Rufnamen „Hennes“ und stimmt z.B. dem Ziel- und Kontrollsprechen nach 5.6 zu. Außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten des BözM Köln- Niehl Hafen obliegt die Funktion der koordinierenden Stelle für den Betriebsfunkbereich Köln- Niehl Hafen dem özF Köln- Niehl.

### 5.1b *Besonderheiten Köln- Godorf Hafen*

Im Ortsstellbereich Köln- Godorf Hafen obliegt die Funktion der koordinierenden Stelle Netz grundsätzlich nicht dem özF Brühl- Vochem, sondern dem BözM Köln- Godorf Hafen. Der BözM führt während der regelmäßigen Dienstausbung den Rufnamen „Köbes“ und stimmt z.B. dem Ziel- und Kontrollsprechen nach 5.6 zu. Außerhalb der regelmäßigen Besetzungszeiten des BözM Köln- Godorf Hafen obliegt die Funktion der koordinierenden Stelle für den Betriebsfunkbereich Köln- Godorf Hafen dem özF Brühl- Vochem.

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

### 5.2 *Identifikation **der Züge** im Betriebsfunk*

Zugfahrten auf der Infrastruktur der HGK führen als Rufnamen im Betriebsfunk stets ihre Zugnummer (ggf. abweichend auch ihre Sperrfahrnummer).

Beispiel (Zugnummer 4711 = Rufname „Zug 4711“)

### 5.3 *Identifikation der Teilnehmer **des Rangierbetriebs** im Betriebsfunk*

Die Identifikation durch die individuelle Zugnummer bei Zugfahrten (nach 5.2) genießt stets Vorrang gegenüber einer Identifikation mit EVU- Kennung im Rangierfunk. Kennungen des Rangierfunks dürfen daher nur verwendet werden, wenn keine Zugnummer im Rahmen einer anstehenden oder durchzuführenden Zugfahrt geführt wird.

Darüber hinaus gilt für Teilnehmer des Betriebsfunks, die Rangierdienste mit einem Triebfahrzeug erbringen, wie folgt:

Als Kennung im Betriebsfunk der HGK AG für Rangierdienste führen die Triebfahrzeuge eindeutige und unverwechselbare Rufnamen, die aus einem Fixbestandteil und einem variablen Bestandteil bestehen.

Der Fixbestandteil ist die EVU- Bezeichnung.

Abkürzungen bei langen EVU- Namen (z.B. „RC“ für das EVU Rheincargo oder „SBB“ für die SBB Cargo Deutschland) sind zulässig, sofern eine Verwechslung mit anderen EVU ausgeschlossen ist.

Im Zweifelsfalle entscheidet der Schichtleiter auf der Netzleitzentrale HGK über die Verwendung eines Funkkürzels.

Der variable Bestandteil ist ausschließlich numerisch und soll durch das EVU selbst festgelegt werden, um mit eindeutigen Erkennungsmerkmalen des EVU einen hohen Wiedererkennungseffekt zu eigenen verwendeten Kennungen zu erzielen. Hierbei sind z.B. Dienstplan- oder Loknummern, oder jede andere eindeutige und unverwechselbare Nummer bzw. auch Nummernfolge zulässig.

Beispiel 1: Das EVU Rheincargo betreibt intern Lokdienste mit 3, bzw. 6 stelligen Nummern, die durch das EVU Rheincargo zum Zwecke der Wiedererkennung auch im Betriebsfunk der HGK verwendet werden sollen. Die Betriebsfunkkennung des Lokdienstes 210124 im Rangierdienst darf daher lauten:

- „RC 210“

Hierbei ist „RC“ ← Fixbestandteil und „210“ ← frei verwendbarer numerischer Teil.

Beispiel 2: Das EVU SBB Cargo verwendet ein Triebfahrzeug mit der Dienstnummer 5055, welches zum Zwecke der Wiedererkennung auch im Betriebsfunk der HGK verwendet werden soll. Die Betriebsfunkkennung des Triebfahrzeugführers der Lok 5055 darf daher lauten:

- „SBB 5055“

Hierbei ist „SBB“ ← Fixbestandteil und „5055“ ← frei verwendbarer numerischer Teil.

Die EVU tragen Sorge dafür, dass einer Kennung im Rangierdienst zur Vermeidung von Verwechslungen mit Zugnummern stets der EVU- Name bzw. die zugelassene EVU- Abkürzung stets vor dem numerischen Teil voran geführt wird! Eine Kennung „Hier ist die 5055 der SBB“ ist daher nicht zulässig!

Eine Identifikation des EVU darf jedoch als Zusatz zur Zugnummer (siehe 5.2) zur eindeutigen Identifizierung, z.B. für an eine Zugfahrt anschließende Rangierdienste im Rahmen der Kennung bereits vorab zusätzlich genannt werden (Beispiel: „Hier Zug 4711, SBB 5055, nach Einfahrt in Gleis 3 als Rangierfahrt SBB 5055 weiter nach (...)“).

#### 5.4 Identifikation der Mobilgeräte / Handfunksprechgeräte

Kennungen für Handfunksprechgeräte, die nicht an ein Triebfahrzeug gebunden sind (z.B. für Rangierbegleiter) und primär der individuellen Verständigung zwischen Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter dienen, werden ebenfalls durch die EVU in eigener Verantwortung unter Verwendung der Fixkennzeichnung nach 5.3 festgelegt.

### 5.5 *HGK- eigene Teilnehmer*

Für Hilfszüge, Baudienste und Werkstattfahrten der HGK AG gelten die Regelungen nach 5.3 und 5.4 analog, wobei Fahrzeuge, die sich unter den Belangen des EIU HGK bewegen (z.B. Inspektions- oder Streckenkundefahrten), als Rufzeichen den Fixbestandteil „HGK“ exklusiv führen.

### 5.6 *Identifikation fest installierter Rangierfunkgeräte der EVU*

Fest installierte Rangierfunkgeräte der EVU an lokalen Standorten (z.B. bei örtlichen Aufsichten) unterliegen der analogen EVU- Funkkennung für den Rangierbetrieb (z.B. „RC“ als Bestandteil der Funkkennung für das EVU Rheincargo). Sie dürfen zur eindeutigen Kennzeichnung des Feststandortes das Rufzeichen des lokalen Standortes unter Berücksichtigung eines klaren Aufgabenstichwortes verwenden.

Die Funkkennung setzt sich dann aus

1. Standort,
2. EVU- Funkkennung und
3. Individueller Bezeichnung des EVU zusammen (z.B. örtliche Rangieraufsicht des EVU Rheincargo am Standort Köln- Niehl Hafen = „Hennes RC Aufsicht“).

### 5.7 *Besondere betriebliche Bestimmungen bei Übertragung der Fahrwegprüfung vom Triebfahrzeugführer auf den Rangierbegleiter*

Der vom Triebfahrzeugführer mit der Fahrwegprüfung beauftragte Rangierbegleiter hat vor Erteilung eines Fahrauftrages für eine Rangierfahrt die Zustimmung des zuständigen özF zur alleinigen Benutzung des Funkkanals einzuholen. Das Ende des Kontrollsprechens gibt der Rangierbegleiter bekannt.

***Nach Erteilung der Zustimmung ist es allen anderen Funksprechstellen des Funkbereiches verboten, in eine Sprechverbindung einzutreten, wenn bei einer Rangierfahrt das Kontrollsprechen angewendet wird.  
Ausnahmen hiervon sind nur im Rahmen von Nothaltaufträgen zugelassen!***

Der zuständige özF darf nur im Ausnahmefall unter Angabe des Grundes die Zustimmung verweigern.

Sind die o. a. Bedingungen nicht erfüllt, so müssen die Fahraufträge während einer Rangierfahrt durch Rangiersignale erteilt werden; Haltaufträge über Rangierfunk sind auch in diesem Fall erlaubt und sofort auszuführen.

- 5.7.1 Bevor sich eine Rangierfahrt in Bewegung setzt, ist die Funkverbindung zwischen dem Rangierbegleiter und dem Triebfahrzeugführer durch ein Kontrollgespräch zu prüfen.
- 5.7.2 Während der Rangierfahrt ist der Triebfahrzeugführer etwa alle 10 Sekunden vom Rangierbegleiter mit der Zielangabe anzusprechen (Kontrollsprechen), z.B. *"RC 210 weiter nach Gleis 5"*.
- 5.7.3 Rechtzeitig vor dem Ziel der Rangierfahrt, bei Annäherung an einen Gefahrenpunkt, oder wenn der Auftrag zur Mäßigung der Geschwindigkeit erteilt wurde, ist die Funkverbindung durch ständiges Sprechen des Rangierbegleiters (laufende Angabe der Entfernung bis zum Ziel) aufrecht zu erhalten (Zielsprechen). Die Durchsagen beim Zielsprechen und Kontrollsprechen werden nicht wiederholt und nicht bestätigt.
- 5.7.4 Wenn das Kontrollsprechen unterbleibt, das Zielsprechen unterbrochen wird oder die Durchsagen unverständlich werden, hat der Triebfahrzeugführer **sofort** anzuhalten.
- 5.7.5 Erkennt oder vermutet der Rangierbegleiter, dass die Rangierfunkverbindung gestört oder beeinträchtigt ist, hat er die Rangierfahrt durch Haltesignale anzuhalten.

## **6. Durchführung des Funkverkehrs**

Bei der Gesprächsabwicklung ist von allen Beteiligten unbedingte Sprechdisziplin zu wahren. Es dürfen nur in unmittelbarem Zusammenhang mit Rangieraufgaben erforderliche Gespräche geführt werden.

Hierbei sind folgende Punkte besonders zu beachten:

1. langsam, deutlich und in normaler Lautstärke sprechen,
2. möglichst dialektfrei in deutscher Sprache sprechen,
3. kurze Sätze verwenden,
4. Gespräch kurz fassen,
5. Sammeldurchsagen sowie Meldungen und Aufträge wiederholen,

Jedes Gespräch ist vom rufenden Teilnehmer mit seiner Bezeichnung einzuleiten. Danach ist der gewünschte Teilnehmer zu nennen und die Meldung oder der Auftrag anzuschließen. z.B. Rheincargo Rangierabteilung im Bf Köln Niehl: *"RC 210 an Norbert: Aus Gleis 11 nach Gleis 5"*.

Darauf meldet sich der gerufene Teilnehmer und wiederholt die Meldung, z.B. özF Köln Niehl: *"Norbert: ich wiederhole: RC 210 aus Gleis 11 nach Gleis 5"*.

Bei unklarem Empfang ist eine Wiederholung der Durchsage zu verlangen. Von Aufträgen und Meldungen, die trotz Wiederholung nicht deutlich wahrgenommen werden, ist stets die Bedeutung anzunehmen, die die größte Sicherheit verlangt.

Starke Geräusche in nächster Nähe der Sprechstellen oder Bereiche mit örtlich schlechter Funkverbindung (Funkschatten) erschweren die Verständigung. Wenn betrieblich nicht unbedingt erforderlich, sollen von solchen Bereichen aus keine Gespräche geführt werden.

Jedes Gespräch ist mit dem Zusatz "Ende" abzuschließen.

## **7. *Überwachung und Aufzeichnung der Gespräche***

Der Betriebsfunk der HGK wird zur Abgabe fahrdienstlicher Aufträge und Meldungen und für Dispositionsgespräche der Betriebsleitung genutzt und unterstützt damit als wichtiges Element Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Pünktlichkeit im Bahnbetrieb. Um Wirksamkeit, Handlungssicherheit und Einhaltung der Sprechdisziplin stets kritisch beobachten und auftretende Mängel gezielt beseitigen zu können, werden Funkgespräche - nachfolgend "Gespräche" genannt - überwacht.

\*  
\*  
\*

### **7.1 *Aktive Überwachung***

Die Überwachung ist möglich

- persönlich im Rahmen der Überwachung am Arbeitsplatz
- technisch durch aktives Mithören des geführten Funkverkehrs

Dies hat den Vorteil, dass

- die Sprechdisziplin während des einheitlichen und prozesssicheren Umsetzens betriebswichtiger Regeln, z.B. Übermittlung schriftlicher Befehle, Abgabe des Nothaltauftrages, auch nachträglich überwacht werden kann,
- Mängel in der Handhabung kompakt über einen längeren Zeitraum und auf einem größeren Streckenabschnitt erkannt und durch gezielte Maßnahmen behoben werden können,
- nach Eintritt eines gefährlichen Ereignisses im Bahnbetrieb Unfalluntersuchung und Unfallursachenforschung wirksam und zielführend unterstützt werden können,
- die Auswertung als wichtiges Indiz zur Entlastung an gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb beteiligter Mitarbeiter beitragen kann.

### **7.2 *Auswertung geführter Gespräche***

Die über den Betriebsfunk der HGK geführten Gespräche werden aufgezeichnet und können nachträglich ausgewertet werden. Die Aufzeichnungsdauer beträgt bei durchschnittlichem Gesprächsaufkommen mindestens 14 Tage.

### *7.2.1 Abruf durch das EIU HGK*

Der Zugriff auf aufgezeichnete Gespräche ist grundsätzlich zur Klärung und Nachverfolgung von Schadensereignissen bzw. Unregelmäßigkeiten vorgesehen und erfolgt in der Regel auf Anforderung des Unfallsachbearbeiters Netz.

Im Rahmen behördlicher Ermittlungen oder wenn eine Nachverfolgung von Schadensereignissen unmittelbar erforderlich wird, ist es den Betriebsleitern und Mitarbeitern der Notfallrufbereitschaft HGK Netz möglich, Aufzeichnungen auch außerhalb der Regelarbeitszeiten abzurufen.

Beteiligte EVU und/oder Dritte, die befugten Zugang zum Funknetz der HGK genießen und im betroffenen abzuhörenden Zeitabschnitt am Funkverkehr teilgenommen haben, sind vor dem Abhören von Sprachaufzeichnungen über den Vorgang zu informieren. Bei einem Abruf außerhalb der Regelarbeitszeiten erfolgt die Information am nächsten Werktag.

### *7.2.2 Abruf durch beteiligte EVU / berechnigte Dritte*

Der Zugriff auf aufgezeichnete Gespräche ist grundsätzlich zur Klärung und Nachverfolgung von Schadensereignissen bzw. Unregelmäßigkeiten begrenzt. Der Abruf durch beteiligte EVU / berechnigte Dritte kann über den Betriebsleiter des EIU HGK unter Teilnahme eines Vertreters des EIU HGK erfolgen.

### *7.3 Weitergabe von Aufzeichnungen*

Die Weitergabe von aufgezeichneten Gesprächen an EVU / berechnigte Dritte erfolgt nur im Rahmen von rechtlichen Verpflichtungen.



**Anweisung für die Bedienung des CombiConnect Terminal  
Köln-Nord  
(Umschlaganlage für Sattelaufleger, Container und Wechselbrücken)**

angeschlossen an den Bahnhof Köln-Niehl, Bahnhofsteil Niehl

**gültig ab: 01.01.2023**

Die CombiConnect Köln GmbH (CC) ist Inhaber einer öffentlichen Umschlageinrichtung („Straße-Schiene“, „Schiene-Straße“) an der Franz-Greiß-Straße 8, im folgenden KV Terminal Köln Nord genannt. Diese ist an den Bahnhof Köln-Niehl, Bahnhofsteil Niehl angeschlossen.

Mit dieser Bedienungsanweisung wird die Bedienung des CC Terminals Köln Nord beschrieben. Die Einhaltung dieser Anweisung gewährleistet ein hohes Maß an Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnbetrieb und im KV Terminal.

### Änderungen:

Nr.:	gültig ab:	betrifft:
---	<b>08.02.2021</b>	<b>Neuausgabe</b>
---	<b>01.01.2023</b>	<b>Neuausgabe CombiConnect</b>

### Verteiler:

CombiConnect Köln GmbH  
 Franz-Greiß-Str. 8  
 50735 Köln

### Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

#### CombiConnect Köln GmbH

Bf Köln- Niehl, Bft Niehl	Festnetz	0221 390 2504
özF Köln- Niehl auf der NLZ in Hürth-Kendenich	Betriebsfunk	Rufname "Norbert"
	Frequenz	458,075 Mhz
Disponent CombiConnect Terminal Köln-Nord	Festnetz	0221 39799810

### Inhaltsverzeichnis:

- 1 Beschreibung des CombiConnect Terminal Köln-Nord
- 2 Durchführen der Bedienung
- 3 Auftragsabwicklung im CombiConnect Terminal Köln-Nord
- 4 Aufgaben des Betreibers CombiConnect Terminal Köln-Nord bei der Bedienung durch mehrere EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
- 5 Sonstige Aufgaben des Betreibers CombiConnect Terminal Köln-Nord
- 6 Nebenanschießer Deutsche Infineum

- Anlagen :**
- 1 Lageskizze
  - 2 Verfahrensanweisung Gasalarm Infineum
  - 3 Terminalordnung CombiConnect Terminal Köln-Nord
  - 4 Betriebsfunktanleitung der CombiConnect

# 1 Beschreibung CombiConnect Terminal Köln-Nord

## 1.1 Örtlichkeiten

Das CombiConnect Terminal Köln-Nord ist über die EOW 59 an das Rangierstammgleis, ausgehend vom Bf Köln-Niehl, Bft. Niehl, auf der südlichen Seite angeschlossen. Es besteht aus dem Zuführungsgleis (Gleis 58) und fünf Umschlaggleisen, (Gleise 61-65) die über die Weichen EOW 60 bis EOW 64 erreicht werden.

Auf der Nordseite des KV Terminals laufen die Gleise 61 bis 65 über die EOW 72 bis 75 wieder zusammen und münden in die beiden Stumpfgleise 71 und 72, die über die EOW 77 erreicht werden. Die Gleise 71 und 72 können zum Lokwechsel, als Aufstellgleise von Schadwagen, zur betrieblichen Disposition usw. genutzt werden.

Zusätzlich befindet sich innerhalb des CombiConnect Terminal das Rangierverbindungsgleis 60, welches auf der Nordseite des KV Terminals in den Privatgleisanschluss der Fa. Deutsche Infineum übergeht. Zusätzlich zum Zugang über die EOW 62 an der Südseite kann das Gleis 60 über die Weichenverbindung EOW 70 / EOW 71 am Nordkopf erreicht werden und dient somit dem Wechsel von Triebfahrzeugen aus gezogenen Rangierfahrten in das Terminal zurück Richtung Bf Köln-Niehl.

Am Zufahrtsgleis der Südseite befindet sich hinter der EOW 59 und hinter dem straßenseitigen Zugang an der Geestemünder Straße ein abschließbares Gleistor. Das Gleistor ist gleichzeitig Eigentumsgrenze zwischen HGK Bereich Netz und CombiConnect Terminal Köln-Nord.

## 1.2 Gleisanlagen, Weichen, techn. Einrichtungen und ihre Nutzung

Zum Bedienungsbereich des KV Terminals gehören folgende Gleisanlagen:

Gleis:	Nutzlänge ca. in m.:	Nutzung:
58	50	Zuführungsgleis
60	670	Umfahrgleis CC und Zufahrtsgleis Gleisanschluss Deutsche Infineum
61	702 / 767	Umschlaggleis CC
62	785	Umschlaggleis CC
63	785	Umschlaggleis CC
64	785	Umschlaggleis CC
65	785	Umschlaggleis CC
71	50	Auszieh-/Wechselgleis
72	50	Auszieh-/Wechselgleis



#### **1.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich**

Die Übergabestellen sind die Gleise 61 bis 65. In diesen Gleisen werden auch erforderliche Rangierbewegungen zwecks Ausrangieren bzw. Umsetzen von Wagen durchgeführt. Es sind keine regelmäßigen bzw. stets wiederkehrenden Rangierfahrten in gleicher Weise vorgesehen. Das Treffen einer individuellen Rangiervereinbarung nach Ril 408.48 ist somit vor jeder Rangierfahrt zwingend erforderlich.

#### **1.5 Halbmesser der Gleise mit weniger als 150 m**

entfällt

#### **1.6 Signalanlagen und deren Besonderheiten**

Auf der Südseite sind rechts neben den Gleisen 58, 60 bis 65 in Richtung Bft Niehl die Signale Ls 58, Ls 60, Ls 61, Ls 62, Ls 63, Ls 64 und Ls 65 aufgestellt. Sie sind ausgestattet mit den Signalbildern Hp 0 – Halt bzw. Sh 1 – Fahrverbot aufgehoben. Zudem haben die Signale -ausgenommen Signal Ls 58- eine Kennlichtschaltung.

Das Signal Ls 58 ist mit einem 2000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet und hat die Funktion eines Deckungssignals für den BÜ Geestemünder Straße.

Auf der Nordseite sind neben den Gleisen 61 bis 65 in Richtung Nordkopf / Terminalende die Signale W 71X, 62X, 63X, 64X und 65X aufgestellt. Die Signale dienen als Zielsignal für einfahrende Rangierfahrten aus dem Bf Köln- Niehl in das CC Terminal. Die Signale W 71X, 62X, 63X, 64X sind hierbei rechts vom Gleis, das Signal 65X aus Platzgründen links vom Gleis aufgestellt.

Zusätzlich befindet sich in Gleis 61 hinter der EOW 71 (Zugang zu Gleis 60 als Umfahrgleis zum Terminal) das Ls 61X, welches als Zielsignal für eine lange Einfahrt (unter Belegung der Weiche EOW 71 im geraden Strang) genutzt werden kann.

In Gleis 60 befinden sich zusätzlich die Signale W 70X und W 70Y. Das Signal W 70X dient dem özF Köln- Niehl zur Signalisierung der Zustimmung einer Rangierfahrt Richtung Gleisanschluss Deutsche Infineum (bis zum Ra 11 Wartezeichen) oder einer Rangierfahrt in den Nordkopf des CC Terminals in Richtung der Auszieh- /Wechselgleise 71 und 72.

Zudem haben die Signale -ausgenommen Signal Ls W 70Y - eine Kennlichtschaltung.

Das gegenüberliegende Signal Ls W 70Y dient zur Zustimmung einer Rangierfahrt aus dem Gleisanschluss Deutsche Infineum (in Abhängigkeit mit der Gleissperre Gs A 70) in das Rangierverbindungsgleis 60 Ri. Bf Köln- Niehl.

#### **Schutzfunktion der Ls- Signale bei Gasalarm im Bereich Deutsche Infineum**

Die Ls- Signale 61X – 65X dienen neben Ihrer Funktion als Zielsignal für eine in das CC Terminal einfahrende Rangierfahrt auch als Schutzsignale für die Sicherheitszone bei Gasalarm im Anliegerbereich der Deutsche Infineum. Die Schutzzone verläuft nördlich der Ls- Signale 61X – 65X und umfasst das Ausziehgleis zwischen den EOW 72-75 und Ls W75Y sowie die Auszieh-Stumpfgleise 71 und 72. Im Schutzbereich dürfen bei Gasalarm Infineum keinerlei Fahrzeugbewegungen erfolgen. Personen haben den Bereich zu

räumen. Bei ausgelöstem Gasalarm werden die Signale Ls 61X – 65X sowie das Ls W 70 X automatisch in Stellung Hp 0 gestellt. An der Fahrwegstelltafel 2 sind zusätzlich alle Sperrmelder aktiviert.

Der ausgelöste Gasalarm (im Schutzbereich des CombiConnect Terminal Köln-Nord sind gelbe Warnleuchten installiert, die bei Gasalarm entsprechend blinken) sowie die Aufhebung der technischen Signalsperre ist auf dem Bedienplatz des özF Köln- Niehl optisch, akustisch und quittierbar angezeigt.

**Die Aufhebung des Gasalarms und Freigabe der Signale durch den özF Köln- Niehl darf nur nach gesicherter Meldung des Werksschutzes Deutsche Infineum erfolgen! Die Meldungen sind im Fernsprechbuch des özF Köln- Niehl zu dokumentieren!**

Die Bedienung zur Aufhebung des Gasalarms wird im Ereignisspeicher mit Zeitstempel protokolliert.

Nach Aufhebung des Gasalarms informiert der özF Köln- Niehl den CC Disponenten sowie ggf. das bzw. die jeweils bedienende(n) EVU. Die Abschaltung des Gasalarms wird lokal durch die Abschaltung der gelben Warnlichtanlage angezeigt.

Die genauen Abläufe und Meldewege bei Auslösung eines Gasalarms bei der Firma Deutsche Infineum sind in der als Anlage 2 beigefügten Verfahrensbeschreibung dargestellt.

## **1.7 Bahnübergänge**

Für die Fahrten in bzw. aus dem CC Terminal Nord vom Bft Niehl bzw. zum Bft Niehl sowie bei Rangiertätigkeiten über das Signal Ls 58 hinaus unter Mitwirkung des özF Köln-Niehl wird der BÜ 401 Geestemünder Straße befahren. Die Beschreibung und die Handhabung des BÜ 401 Geestemünder Straße ist in der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der Häfen und Güterverkehr Köln AG dokumentiert.

## **1.8 Sonstige betriebliche Einrichtungen**

Auf dem Terminal befindet sich eine Bremsprobeanlage mit zwei Bremsprobegeräten und 5 Druckluftentnahmeständer. Die Bremsprobegeräte befinden sich im südlichen Bereich der Terminalgleise 60-65. Die Verbindung vom Druckluftentnahmeständer zur Hauptluftleitung des Zuges wird über eine 1“ Schlauchleitung mit einer Länge von 15 Meter hergestellt.

## **1.9 Brücken, Durchlässe**

Ca. 125 m hinter dem südlichen Gleisanschluss befindet sich das Brückenbauwerk der Johann-Maria-Farina Straße.

## **1.10 Telekommunikationsanlagen**

Alle Gespräche über die Festnetzrufnummer 0221 390 2504 und über den Betriebsfunk werden auf Sprachspeicher der HGK AG aufgezeichnet. Darüber hinausgehende Telekommunikationseinrichtungen sind nicht vorhanden.

## **1.11 Einfriedungen und Tore**

Das CC Terminal Nord ist vollständig eingezäunt.

Das Öffnen und Schließen des Gleisanschlussstores am Südkopf des CC Terminals erfolgt fahrstraßenbewirkt. Am Gleisanschlussstor ist eine Rundumleuchte (gelbes Blinklicht) angebracht, die bei Torbewegungen blinkt. Im Störfall kann das Gleisanschlussstor durch eine Schlüsselbedienung am BÜ-Betonhaus geöffnet bzw. geschlossen werden.

#### 1.12

#### ***Beleuchtung und Lage der Schalter***

Das Terminal einschließlich des Gleisfeldbereichs ist beleuchtet. Die Beleuchtungssteuerung erfolgt automatisiert über Dämmerungsschalter und einer Zeitschaltuhr.

#### 1.13

#### ***Betriebseinschränkungen / Einschränkungen des Regellichtraums***

Die Ls- Signale 61X bis 65X des Nordkopfs sind aufgrund eingeschränkter Raumflächen an den Regellichtraum angrenzend. Fahrten mit Lü- Sendungen bedürfen besonderer Prüfung und Freigabe. Das Ls 63X schränkt den Regellichtraum ein. **Es dürfen keine Lü- Sendungen durch die Gleise 62 und/oder 63 in Richtung der Ausziegleise 71 und 72 bzw. aus den Ausziegleisen in die Gleise 62 und 63 rangiert werden!**

#### 1.14

#### ***Verladeeinrichtungen***

Die Verladung von Sattelaufleger, Containern und Wechselbrücken auf den Umschlaggleisen 61-65 erfolgt durch die in der Kranbahn befindlichen Portalkrananlagen 1-3. Das Verfahren von Sattelauflegern innerhalb des CC Terminals Köln Nord erfolgt mittels zwei Terminalzugmaschinen.

#### 1.15 **Verhaltensregeln innerhalb des CC Terminals**

Die Verhaltensregeln innerhalb des CC Terminals werden durch den Terminalbetreiber in der „Terminalordnung CombiConnect Terminal Köln-Nord“ festgelegt. Fahrten unter schwebenden Lasten sind in jedem Fall untersagt.

## 2

### **Durchführen der Bedienung CC Terminal**

#### 2.1

Die Fahrten in das bzw. aus dem CC Terminal Nord sind Rangierfahrten mit gesichertem Fahrweg. Die EVU sind verpflichtet, alle Wagen einer Bedienungsfahrt an die durchgängige Druckluftbremse des Triebfahrzeuges anzuschließen. Fahrten in das bzw. aus dem CC Terminal Nord werden grundsätzlich als gezogene Rangierfahrten durchgeführt. Die Umfahrung findet innerhalb des CC Terminals unter Verwendung eines freien Durchfahrgleises, oder mittels Rangierfahrstraße durch Gleis 60 (Umfahrungsgleis) statt.

Die Bedienungsfahrten werden in Absprache zwischen dem Disponenten CC Terminal Nord und dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Die administrative Disposition des Rangierbetriebes im CC Terminal Nord obliegt dem Betreiber des Terminals. Die Steuerung der Weichen und Signale erfolgt grundsätzlich mittels Einstellen von entsprechenden gesicherten Rangierfahrwegen unter Bedienung der vorhandenen Fahrwegstelltafeln, jeweils am Nord- und Südkopf.

#### Hinfahrt

Für Zugfahrten zum CC Terminal, die das Terminal von Köln-Bickendorf kommend über Gleis 40 des Bf Köln-Niehl direkt anfahren und in Gleis 40 in eine

Rangierfahrt übergehen, übernimmt der özF Köln- Niehl die Anmeldung der Bedienfahrt beim CC Disponenten und stimmt mit diesem das Einfahrgleis im Terminal ab. Nach Erhalt der Zustimmung und Zuweisung des Einfahrgleises durch den CC Disponenten (Umschlagarbeiten im CC Terminal Köln Nord wurden eingestellt) stellt der özF Köln-Niehl die durchgängige Rangierfahrstraße in das Zielgleis im CC Terminal ein. Alle anderen bzw. sonstigen Fahrten aus dem Bf Köln- Niehl zum CC Terminal (Wagen aus Abstellungen, Überführungsfahrten, Schadwagen, etc.) sind durch den jeweiligen Verantwortlichen des EVU (Rangieraufsicht, Triebfahrzeugführer, Rangierbegleiter, etc.) beim CC Terminal anzumelden und nach Erhalt der Zustimmung des CC Disponenten mit dem özF Köln- Niehl im Rahmen der Rangiervereinbarung abzustimmen. Die Dokumentation erfolgt im Zugmeldebuch für Anschluss-bedienungsfahrten durch den özF Köln- Niehl.

Die Fahrt zum CC Terminal Nord erfolgt durch Gleis 50 am Signal Ls 50<sup>II</sup> (Signalbild zeigt Hp 0 oder Sh 1) vor der EOW 59, das mit einem 2000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet ist und gleichzeitig die Funktion eines Deckungssignals für den BÜ Geestemünder Straße übernimmt. Das zugehörige Signal Ne 2 –Vorsignaltafel- steht 200 m vor dem Signal Ls 50<sup>II</sup>, ist mit einem ständig wirksamen 1000 Hz-Gleismagneten ausgerüstet und trägt auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand (verkürzter Vorsignalabstand). Ab dem Signal Ls 50<sup>II</sup> erfolgt die Fahrt in das CC Terminal Nord über die EOW 59 und den BÜ Geestemünder Straße direkt in die Terminalgleise 61 – 65.

#### Rückfahrt

Die Bedienfahrt (EVU) aus dem CC Terminal Nord meldet sich beim özF Köln-Niehl fertig. (Die Dokumentation erfolgt im Zugmeldebuch für Anschlussbedienungsfahrten durch den özF Köln-Niehl). Die Fertigmeldung beim özF Köln-Niehl beinhaltet unter anderem, dass sich der Bediener (EVU) mit dem Disponenten CC Terminal Nord verständigt hat und die Umschlagarbeiten im Terminal für die Ausfahrt eingestellt sind.

Die Fahrten aus den Gleisen 61 bis 65 zum Bft Niehl werden wie die Einfahrten als Rangierfahrten mit gesichertem Fahrweg in den Bft Niehl bzw. über Gleis 40 im Übergang als Zugfahrt nach Köln- Bickendorf durchgeführt.

Signal Ls 58 mit Signalbegriff Sh 1 beinhaltet auch die Sicherung des BÜ Geestemünder Straße und die Öffnung des Anschlussstores. Der 2000 Hz-Gleismagnet am Ls 58 ist beim Signalbild Sh 1 unwirksam.

#### Rangierfahrten im CombiConnect Terminal Köln-Nord

Für Rangiertätigkeiten (Umsetzfahrten) innerhalb des Terminals hat der Triebfahrzeugführer über den Betriebsfunk (Funkbereich Köln Niehl) Kontakt mit dem Terminaldisponenten aufzunehmen und die Genehmigung mit Angabe des zu befahrenden Gleises, dem Zweck der Rangierbewegung und der Rangierrichtung beim Terminaldisponenten einzuholen. Der Disponent darf die Genehmigung zum Rangieren erst erteilen, wenn die Ladetätigkeit am betreffenden Gleis eingestellt wurde. Das Ende des Rangierens hat der Tf. dem Disponenten mitzuteilen, der daraufhin die Sicherungsmaßnahmen aufhebt.

Rangierfahrten in das bzw. aus dem CC Terminal, die ein Befahren des BÜ Geestemünder erfordern, dürfen nur unter Beteiligung des özF Köln- Niehl durchgeführt werden. Die Anweisung für die Bedienung der technischen BÜ-Sicherungsanlage Geestemünder Str. - im Besonderen: Schließzeiten des BÜ -

in der SbV der HGK AG, Teil 3 (Nord), 4.4.1b Bf Köln-Niehl, Bft Niehl ist zu beachten.

#### Bedienung außerhalb der Terminalöffnungszeiten

Für die Bedienungsfahrten außerhalb der Terminalöffnungszeiten werden bei Dienstschluss des Terminalpersonals dem özF Köln Niehl per E.-Mail die Gleisnummern für die vorgesehenen Ein- und Ausgangszüge, sowie die entsprechende Frei- und Befahrbarkeit der Gleise mitgeteilt.

Die Fahrten in das bzw. aus dem CC Terminal Nord erfolgen in Abstimmung zwischen dem EVU und dem özF Köln-Niehl ohne Beteiligung des Terminaldisponenten.

Das Terminal kann durch die EVU in der Zeit von 0-24 Uhr durchgehend bedient werden.

### **2.2 Verwenden der Weichenschlüssel, Abhängigkeiten**

entfällt

### **2.3 Rangierseite**

Wird vom Bediener vereinbart.

### **2.4 Befahren von Bahnübergängen**

Siehe 1.7

### **2.5 Abstoßen von Fahrzeugen**

Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen im Zuführungsgleis 50, in den Umschlaggleisen 61 bis 65, in den Ausziehgleisen 71 und 72 sowie im Umfahrungsgleis 60 ist verboten.

### **2.6 Bedienen der Umschlagseinrichtungen**

Die Bedienung der Umschlagseinrichtungen (fest installiert oder mobil) obliegt dem Terminalbetreiber bzw. dessen beauftragten Erfüllungsgehilfen.

### **2.7 Festlegen abgestellter Fahrzeuge**

Im Zuführungsgleis 50 sowie im Umfahrungsgleis 60 ist das Aufstellen von Einzelwagen und Wagengruppen grundsätzlich nicht zugelassen. Ist es aus betrieblichen Gründen dennoch erforderlich, sind aufgestellte Wagen/Wagengruppen durch das EVU gegen unbeabsichtigte Bewegungen mit geeigneten Sicherungsmitteln zu sichern. Das Auflegen von Steinen, Holzstückchen und dgl. ist verboten. Geeignete Sicherungsmittel sind durch das jeweils verantwortliche EVU zu stellen.

## **3 Auftragsabwicklung im CombiConnect Terminal Köln-Nord**

3.1 Einzelheiten in der Auftragsabwicklung werden im zwischen Terminalbetreiber und bedienenden EVU abzuschließenden Terminalnutzungsvertrag geregelt.

#### **4 Aufgaben des Betreibers CC Terminal Nord bei der Bedienung durch mehrere EVU**

- 4.1 Wird der Gleisanschluss von mehreren EVU bedient, so liegt die Verantwortung für die Abstimmung der betrieblichen Abläufe im Terminal beim Terminalbetreiber. Er hat die jeweiligen EVU darüber zu informieren, dass das Terminal von mehreren EVU befahren wird. Darüber hinaus hat er die Schnittstellen zwischen den einzelnen EVU zu definieren. Die betrieblichen Abläufe müssen unter Berücksichtigung sicherheitstechnischer und produktionsrelevanter Aspekte so abgestimmt sein, dass es zu keinen Überschneidungen kommt.

#### **5 Sonstige Aufgaben des Betreibers CC Terminal Nord**

- 5.1 Der Disponent CC Terminal Nord verständigt alle Beteiligten innerhalb des CC Terminals in eigener Zuständigkeit über die Bedienung.
- 5.2 Der Disponent CC Terminal Nord meldet alle anstehenden Unregelmäßigkeiten, insbesondere Personenunfälle, Beschädigungen der Eisenbahninfrastruktur und der Eisenbahnfahrzeuge, auch wenn sie ohne erkennbare Beschädigungen verlaufen, unverzüglich dem özF Köln- Niehl.  
Beschädigungen an Wagen und Triebfahrzeugen – ohne Vorliegen eines Notfalls – hat der Betreiber schriftlich, vorab mündlich (fernmündlich), an das jeweilige EVU zu melden.

#### **6 Nebenanschießer Deutsche Infineum**

- 6.1 Das Umfahrgleis 60 innerhalb des CC Terminals dient gleichzeitig als Rangierverbindungsgleis zum Privatgleisanschluss Deutsche Infineum. Die Bedienung des Privatgleisanschlusses erfolgt gemäß den Regelungen der Bedienungsanweisung der Deutschen Infineum.
- 6.2 Vor einer Rangierfahrt zum Privatgleisanschluss Deutsche Infineum holt das bedienende EVU die Zustimmung des Anschlussbetreibers Deutsche Infineum ein. Die Zustimmung ist hierbei bereits vor der Abfahrt der Rangierabteilung im Bahnhof Köln- Niehl einzuholen. Die Zustimmung erteilen die Disponenten der Überwachungsanlage „Blending Container“ der Deutschen Infineum (Ruf: 0221 7499 3614). Die Bedienfahrt zum Privatgleisanschluss Deutsche Infineum ist mit ggf. tätigen Rangierfahrten innerhalb des CC Terminals bzw. mit dem CC Disponenten zusätzlich abzustimmen.  
Im Rahmen der Rangiervereinbarung zwischen özF Köln- Niehl und bedienender Rangierfahrt informiert das bedienende EVU zusätzlich den özF Köln- Niehl über die vorliegende Zustimmung der Deutschen Infineum zur Bedienfahrt, der özF Köln- Niehl sorgt dann für das Öffnen der Gleissperre Gs A 70.  
Achtung! Die signalisierte Zustimmung (Sh 1) am LS W 70X gilt nicht als Zustimmung zum Befahren des Privatgleisanschlusses Deutsche Infineum! Die Zustimmung des Fahrdienstleiters endet an der Konzessionsgrenze CombiConnect / Deutsche Infineum.

Die vor Abfahrt im Bahnhof Köln- Niehl beim Anschlussbahnbetreiber Deutsche Infineum eingeholte Zustimmung zur Bedienung der Gleise beinhaltet auch die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 in km 3,16.

- 6.3 Vor einer Rangierfahrt aus dem Privatgleisanschluss Infineum in das Rangierverbindungsgleis 60 ist die Zustimmung des özF Köln- Niehl einzuholen, der nach erteilter Zustimmung die Gleissperre Gs A 70 öffnet. Nach Einstellung des Rangierfahrweges durch den özF Köln- Niehl wird die Zustimmung zur Rangierfahrt nach Gleis 60 durch Signal Sh 1 am Ls W70Y (Das Signal Ls W70Y steht links vom Gleis) angezeigt. Nach erteilter Zustimmung durch den özF Köln- Niehl und Sh 1 am Ls W70Y ist es nicht mehr möglich, Rangierfahrstraßen an den Fahrwegstelltafeln des CC Terminals nach / von Gleis 60 einzustellen. Die Zustimmung zur Rangierfahrt mittels Signal Sh 1 am Signal Ls W70Y kann technisch nur erfolgen, wenn das Gleis 60 nicht mit Fahrzeugen belegt ist.

Häfen und Güterverkehr Köln AG  
Der Betriebsleiter EIU

CombiConnect Köln GmbH

Köln, den 28.03.2023

Köln, den 28.03.2023

gez.  
Suermann

gez.  
M. Maiocchi



	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

## INHALTSVERZEICHNIS

1. **Zweck**
2. **Geltungsbereich**
3. **Begriffe, Abkürzungen**
4. **Zuständigkeiten**
5. **Anlagenbeschreibung**
6. **Verfahrensbeschreibung**
  - 6.1 Auslösen des Gasalarms
  - 6.2 Aufheben des Gasalarms
  - 6.3 Probealarm
  - 6.4 Störungen an der Gasalarm-Schnittstelle (Fehlalarm)
7. **Kontaktdaten**
8. **Mitgeltende Unterlagen**
9. **Anlage**

Erstellt: F. Butscheidt gez. Butscheidt	Geprüft: A. Statz gez. Statz	Freigegeben: M. Maiocchi gez. Maiocchi
Datum: 01.01.2021	Datum: 09.03.2021	Datum: 10.03.2021

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung</b> <b>Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

## 1. Zweck

Die VAW beschreibt die Abläufe und Meldewege bei Auslösung eines Gasalarms bei der

Deutsche Infineum GmbH & Co. KG  
Neusser Landstraße 16,  
50735 Köln

## 2. Geltungsbereich

Die VAW findet Anwendung im

CC Terminal Köln-Nord  
Franz-Greiß-Straße 8  
50735 Köln

## 3. Begriffe, Abkürzungen

BSH Nord	:	Betonschaltheus Nord
EOW	:	elektrisch ortsgestellte Weiche
EVZS	:	Entstörungsveranlassung zuständige Stelle
FT 2	:	Fahrtwegstelltafel
INGATE	:	Abfertigungsbüro im KV Terminal Nord
LPG	:	Liquified Petroleum Gas (Flüssiggas)
LS-Signal	:	Lichtsperrsignal
LST	:	Leit- und Sicherungstechnik
NLZ	:	Netzleitzentrale HGK
özF	:	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
VAW	:	Verfahrensanweisung

## 4. Zuständigkeiten

Fachbereich A	Terminalbetrieb
Fachbereich N	Eisenbahninfrastruktur; Netzleitzentrale (NLZ)
Deutsche Infineum	Auslösen und Aufheben des Gasalarms

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung</b> <b>Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

## 5. Anlagenbeschreibung

Bei Auslösung des Gasalarms durch die Deutsche Infineum wird dies optisch durch zwei 2 gelb blinkende Leuchten angezeigt. Diese sind an zwei Lampenmasten montiert, die sich auf dem Werksgelände in unmittelbarer Nähe zum Grenzzaun des CC Terminals befinden. Der akustische Alarm erfolgt durch zwei Hupen, die sich unterhalb der Leuchten befinden. Die genauen Standorte sind im beigefügten Lageplan eingezeichnet.



Blitzleuchte und Hupe

Die LS-Signale 61X-65X dienen neben Ihrer Funktion als Zielsignal für eine in das KV-Terminal einfahrende Rangierfahrt auch als Schutzsignale für die Gefahrenzone bei Gasalarm der Deutschen Infineum.

Die Gefahrenzone verläuft nördlich der LS-Signale 61X-65X und umfasst das Ausziehgleis zwischen EOW 72-75 und LS 75Y sowie die Ausziehgleise 71 und 72. (Siehe Anlage 1)

## Gefahrenzone



## Gefahrenzone



Im Gleisbereich des Terminals werden die LS Signale 61X bis 65X sowie das LS Signal W70X automatisch in Stellung Hp0 „Halt“ gestellt. An der Fahrwegstelltafel (FT 2) werden alle Sperrmelder aktiviert. Die örtliche Bedienung der Anlage ist nicht mehr möglich.

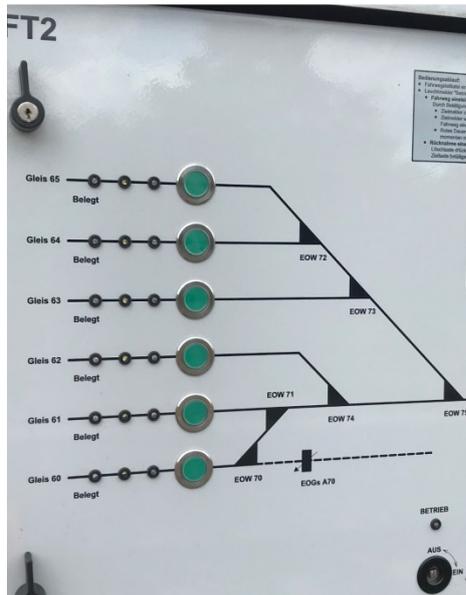
**Verfahrensanweisung  
Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord**



LS-Signale 61X-65X



LS Signal 70X

**Verfahrensanweisung  
Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord**Änd. Datum  
24.04.2022

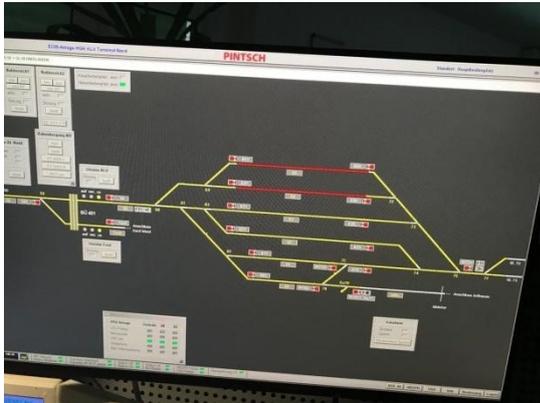
Fahrwegstelltafel FT 2

Im INGATE des Terminals wird der Gasalarm mittels eines Pop-Up-Fensters auf dem Monitor optisch dargestellt.



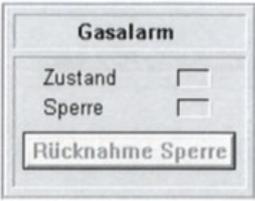
Der özF Köln-Niehl in der Netzleitzentrale HGK in Hürth, zu dem der Steuerungsbereich des Terminals gehört, wird über eine optische Anzeige auf der Bedienplatzlupe verständigt.

**Verfahrensanweisung  
Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord**



## Verfahrensanweisung Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord

 Änd. Datum  
24.04.2022

	<p>Grundzustand, kein Gasalarm</p>
	<p><b>Gasalarm</b></p> <p>Der Zustand wird angezeigt und zusätzlich wird im System eine Sperrung gesetzt, sodass Fahrwege in den Anschluss Infineum nicht mehr möglich sind. Falls der Nahbereich 2 eingeschaltet ist, wird er ausgeschaltet und kann nicht mehr eingeschaltet werden.</p> <p>Die Schaltfläche <b>Rücknahme Sperrung</b> wird aktiviert, wodurch die gesetzte Sperrung KF pflichtig zurückgenommen werden kann. Dadurch wird bei weiterhin bestehendem Gasalarm die Fahrwegeinstellung in den Anschluss Infineum und die Einschaltung des Nahbereiches 2 wieder möglich.</p> <p>Die Schaltfläche <b>Rücknahme Sperrung</b> muss mit der rechten Maustaste bedient werden, wodurch sich ein zusätzliches Fenster öffnet, in dem das Zurücknehmen der Sperrung trotz Gasalarm bestätigt werden muss</p>
	<p>Zum Zurücknehmen der Sperrung muss in der zusätzlichen Abfrage die Schaltfläche <b>JA</b> mit der rechten Maustaste angeklickt werden. Durch Anklicken von <b>NEIN</b> wird der Vorgang abgebrochen.</p>
	<p>Sobald die Sperrung zurückgenommen wurde, sind Fahrwegeinstellungen in den Anschluss Infineum und die Einschaltung des Nahbereiches 2 wieder möglich.</p> <p>Der Zustand Gasalarm wird zurückgenommen, sobald die Meldung nicht mehr vorliegt.</p>

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung</b> <b>Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

## 6. Verfahrensbeschreibung

### 6.1 Auslösen des Alarms

Zwischen der LPG-Kesselwagenverladung auf dem Werksgelände Infineum und dem CC-Terminal befinden sich 2 Gassensoren, die bei einem Gasaustritt an der LPG-Kesselwagenverladung und Wind in Richtung des Terminals bei einem Schwellenwert von 20 % der unteren Explosionsgrenze Alarm auslösen. Das Ansprechen der Gassensoren löst dann den Alarm bei der Deutschen Infineum aus. Durch die automatische „Halt-Stellung“ der Lichtsperrsignale nach Auslösung des Gasalarms wird das Einfahren von Eisenbahnfahrzeugen verboten. Zusätzlich wird durch akustische (Hupen) und optische (Blitzleuchten) Meldungen auf die Gefahr hingewiesen.

Sofern sich bereits vor Auslösen des Alarms im definierten Schutzbereich des Terminals Fahrzeuge befinden, dürfen diese wegen Explosionsgefahr nicht mehr bewegt werden. Die Fahrzeuge sind auszuschalten und alle Personen müssen die Gefahrenzone unverzüglich verlassen und sich zur Sammelstelle begeben, die sich neben dem BSH Nord befindet. Der o.g. Schutz-

bereich beginnt an der Sammelstelle (Foto unten) und erstreckt sich nach Norden zum Bahntor Infineum und umfasst ebenfalls den Bereich Rumpfgleise.



Sammelstelle BSH Nord

Dem Mitarbeiter im INGATE des Terminals wird die Auslösung des Gasalarms mittels eines Pop-up-Fensters auf dem Monitor angezeigt. Nach Erhalt der Meldung verständigt er per Funk die am Terminal befindlichen Kranführer und Außendienstmitarbeiter über den erfolgten Gasalarm. Da die definierte Gefahrenzone außerhalb des Umschlagbereichs des Terminals liegt, müssen die Umschlagarbeiten nicht eingestellt werden.

Alle Fahrten in Richtung Terminal werden über den Gasalarm durch den özF Köln-Niehl verständigt und spätestens am Signal 50 II gestellt.

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

Sollte es zu einem großen Ereignis kommen und die Gaswolke das Werksgelände verlassen, wird Infineum die Berufsfeuerwehr Köln alarmieren, die dann auf der Seite des Terminals weitere Maßnahmen einleiten wird. Die Gasmessungen auf dem Terminalgelände erfolgen während des laufenden Einsatzes durch die Berufsfeuerwehr.

## 6.2 Aufheben des Alarms

Der Gasalarm wird von Infineum erst aufgehoben, wenn das Werksgelände gasfrei ist. Nach einem Großereignis wird das Terminalgelände durch die Berufsfeuerwehr Köln gasfrei gemessen. Durch einen Mitarbeiter der Deutschen Infineum wird der Alarm nach Überprüfung der Situation vor Ort im Gebäude der Gleiswaage quittiert. Nach Quittieren des Alarms, erlöschen die Blitzleuchten und die Hupen. Die Sperrung der Signale wird aufgehoben. Die Warnmeldung auf der Bediensplatzlupe des özF Köln-Niehl erlischt. Der özF Köln-Niehl schaltet den Nahbedienbereich EOW 70 bis 75 wieder ein. Alle Regelfunktionen sind wirksam. Die Gefahrenzone darf wieder befahren und betreten werden. Die Warnmeldung auf dem Monitor im INGATE erlischt. Kranführer und Außendienstmitarbeiter des Terminals werden vom INGATE Mitarbeiter von der Aufhebung des Gasalarms informiert.

## 6.3 Probealarm

Im Falle eines Probealarms zu Testzwecken erfolgt vorab durch die entsprechende Infineum-Fachabteilung eine Abstimmung hierüber mit dem özF Köln Niehl. Der Test dauert ca. 30 Minuten. Die Abstimmung zwischen der Infineum-Fachabteilung und der özF über den Testzeitraum sollte einen Tag vorher erfolgen, um für den Testzeitraum möglichst keine Rangierfahrten in Ausziehgleis zu planen. Der özF Köln-Niehl verständigt die Betriebspersonale im Terminal per Funk, dass es sich bei der Alarmmeldung um einen Probealarm handelt.

Während der Öffnungszeiten des Terminals informiert der özF Köln-Niehl das INGATE, dass es sich bei dem ausgelösten Alarm um einen Probe- bzw. Fehlalarm handelt. Außerhalb der Besetzungszeit des Terminals ist keine Benachrichtigung des INGATE erforderlich.

Die Aufhebung des Alarms erfolgt telefonisch durch die Instandhaltungsabteilung der Infineum beim özF. Der özF informiert anschließend den Mitarbeiter im INGATE von der Aufhebung des Alarms.

## 6.4 Störung der Gasalarm-Schnittstelle (Fehlalarm)

Bei einer Hardware-Störung löst das System wie bei einem Gasalarm aus und der Alarmablauf erfolgt wie beschrieben. Seitens der Infineum-Fachabteilung muss anschließend die Reparatur eingeleitet werden.

Beim özF Köln-Niehl und im INGATE erfolgt bei einer Störung der Gasalarmschnittstelle die gleiche Anzeige wie bei einem Gasalarm.

Erfolgt während einer Störung der Gasalarm-Schnittstelle ein Gasalarm, informiert die Alarmzentrale der Infineum hierüber telefonisch den özF Köln-Niehl. Dieser sperrt umgehend

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung</b> <b>Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

den betroffenen Bereich und verständigt die betrieblichen Mitarbeiter über Funk. Der Zeitpunkt der Sperrung ist im Fernsprechbuch zu dokumentieren. Alle Fahrten in Richtung Terminal werden vom özF Köln-Niehl über den Gasalarm verständigt und spätestens am Signal 50 II gestellt.

Während der Öffnungszeiten des Terminals (Anlage 2) informiert der özF telefonisch den INGATE Mitarbeiter, dass durch Infineum ein Gasalarm gemeldet wurde. Außerhalb der Besetzungszeit des Terminals ist keine Benachrichtigung des INGATE erforderlich.

Bei allen technischen Störungen wird umgehend die für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle (EVZS) auf der Netzleitzentrale HGK verständigt (Ruf: 0221-3902222). Von dort wird die entsprechende Fachkraft LST verständigt.

Von Seiten Infineum wird die zuständige Fachabteilung informiert, die ggf. die Störungsbeseitigung veranlasst.

Nach Eingang der Alarmmeldung durch den özF informiert der Ingate-Mitarbeiter per Funk die am Terminal befindlichen Kranführer und Außendienstmitarbeiter über den erfolgten Gasalarm.

Die Aufhebung des Alarms erfolgt telefonisch durch die Alarmzentrale der Infineum beim özF Köln-Niehl. Dieser hebt die Sperrung des betroffenen Bereiches auf und dokumentiert die Aufhebung im Fernsprechbuch.

Dieser informiert daraufhin den Ingate-Mitarbeiter, der die am Terminal befindlichen Kranführer und Außendienstmitarbeiter über die Aufhebung des Alarms verständigt.

## 7. Kontaktdaten

<b>Deutsche Infineum Alarmzentrale :</b>	<b>Telefon 0221-7499 3312</b>
<b>Häfen und Güterverkehr Köln özF Köln-Niehl:</b>	<b>Telefon 0221-390 2504</b>
Häfen und Güterverkehr Köln Schichtleiter NLZ:	Telefon 0221-390 2570
Häfen und Güterverkehr Köln EVZS	Telefon 0221-390 2222
RheinCargo Leitstelle Regio Köln:	Telefon 0221-390 1230
	Telefon 0221-390 1231
INGATE CC-Terminal Köln Nord:	Telefon 0221 39799810
	Telefon 0221 39799811

## 8. Mitgeltende Unterlagen

Alarmanweisung AA03 (OIMS 10.1) Gasalarm Infineum

	Code VAW 00 0020
<b>Verfahrensanweisung</b> <b>Gasalarm Infineum am CombiConnect Köln-Nord</b>	Änd. Datum 24.04.2022

## 9. Anlage

Alarmanweisung AA03 (OIMS 10.1) Infineum  
Gasalarmplan  
Terminalöffnungszeiten