



ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH
Straße 50 Nr.1
15890 Eisenhüttenstadt

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen-

Besonderer Teil

Stand: 1. Februar 2025 (NBS-BT 2025)

Inhalt

1 Ergänzungen/ Abweichungen zu/von den NBS-AT	5
1.1 Betriebsvorschriften	5
1.2 Ortskenntnisse / Ausbildung	5
1.3 Technische und betriebliche Standards	5
1.4 Vorschriften für die Infrastrukturnutzung.....	5
1.5 Kriterien für die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten	5
1.6 Bestellungen	5
1.7 Informationen der EVU an die AMEHT	6
1.8 Störungen	6
1.9 Haftung	6
2 Infrastrukturbeschreibung	6
2.1 Geltungsbereich	6
2.2 Nutzungszweck	7
2.3 Beschreibung	7
2.3.1 Art der Serviceeinrichtung.....	7
2.3.2 Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen.....	7
2.3.3 Lage der Gleise innerhalb der Serviceeinrichtung sowie deren Nutzlänge.....	7
2.3.4 Elektrifizierung.....	7
2.3.5 Achslasten	7
2.3.6 Lichtraumumgrenzung / Fahrzeugumgrenzung	7
2.3.7 Bahnübergänge	7
2.3.8 Rangiererwege.....	8
2.3.9. Gleisbeleuchtung.....	8
2.3.10 Gleisabschlüsse.....	8
2.3.11 Weichen und Gleissperren	8
2.3.12 Telekommunikationsanlagen	8
2.3.13 Eisenbahnfahrzeuge	8
2.3.14 Geschwindigkeiten	8
2.3.14.1 Geschwindigkeiten Zugfahrtdienst.....	8
2.3.14.2 Geschwindigkeit beim Rangieren.....	8
2.4 Notfallmanagement	9
2.5 Mindestbremsleistung	9
2.6 Nachschieben von Zügen.....	9
2.7 Durchführen von Zug- und Rangierfahrten mit außergewöhnlichen Sendungen.....	9
2.8 Arbeitsschutz	9

3 Veröffentlichung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen	10
4 Entgeltgrundsätze/Preise	10
4.1. Entgelte für die Benutzung der Zuführungsgleise.....	10
4.2. Anlagenpreise	10
4.3 Anreizsystem	10
4.3.1 Grundsätze	10
4.3.2 Nichtverfügbarkeit von Anlagen.....	10
4.3.3 Abweichungen von den vereinbarten Nutzungszeiten mit Behinderung anderer Nutzer des Werkbahnhofs.....	10
4.3.4 Unberechtigtes Benutzen der Serviceeinrichtung	11

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AMEH	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH
AMEHT	ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
H-NBS-BT	Hinweise zur Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
HPfIG	Haftpflichtgesetz
IRZ	Industriegebiet "Integriertes Recyclingzentrum"
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1 Ergänzungen/ Abweichungen zu/von den NBS-AT

1.1 Betriebsvorschriften

Die Betriebsführung erfolgt nach den Bestimmungen der EBO.

1.2 Ortskenntnisse / Ausbildung

Das EIU vermittelt dem Personal des die Serviceeinrichtung befahrenden EVU vor dessen Einsatz die Möglichkeit zum Erwerb der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse gegen Entgelt. Das EIU wird sich bei der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das Entgelt beträgt 75,00 € je angefangene Personaleinsatzstunde.

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen. Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU.

1.3 Technische und betriebliche Standards

Der Werkbahnhof Ziltendorf ist mit einem Gleisbildstellwerk der Bauform WSSB II DR bzw. Industrie ausgestattet. Bestimmte Bereiche sind mit ortsgestellten Weichen versehen. Die Zufahrt zur Serviceeinrichtung erfolgt als Zufahrt über die Zuführungsgleise A1/A2 und 41/42 sowie über die Verbindungsgleise aus Richtung AMEH und IRZ als Rangierfahrt. Die Zuführungsgleise und die Ein- und Ausfahrngleise sind mit Fahrleitung (15kV 16 2/3 kHz) überspannt.

Für die Kommunikation zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer (Zugfahrten) steht GSM-R Ruf 73000714 zur Verfügung. Für Rangierarbeiten ist die Nutzung des DMR-Funksystems des Werkbahnhofs vorgeschrieben. Das EVU hat sich entsprechende Geräte incl. der erforderlichen Konfiguration auf eigene Kosten zu beschaffen.

1.4 Vorschriften für die Infrastrukturnutzung

Im gesamten Gleisinfrastrukturbereich des Werkbahnhofs kommen folgende Vorschriften und Regelwerke zur Anwendung:

- Richtlinie 301 - Signalbuch (SB) der DB Netz AG
- Richtlinie 462 - Betrieb des Oberleitungsnetzes, Grundsätze der DB Netz AG
- GGVSEB
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)

Den EVU wird die Sammlung betrieblicher Vorschriften (EVU-Auszug) zur Verfügung gestellt. Die Sammlung betrieblicher Vorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung ist anzuwenden.

1.5 Kriterien für die Zuweisung von Infrastrukturkapazitäten

Folgende Grundsätze werden bei der Zuweisung der freien Kapazitäten in der nachfolgenden Reihenfolge angewandt:

1. Vorrang für Anträge, die eine notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind
2. Reihenfolge des Eingangs (kalendertagbezogen) der verbindlichen Bestellungen

1.6 Bestellungen

Anmeldungen zur Nutzung der Gleisinfrasturktur Werkbahnhof müssen spätestens 72 h vor dem geplanten Verkehrszeitpunkt mit folgenden Angaben vorliegen:

- a) die erforderlichen betrieblich-technischen Angaben
- b) Angabe der Nutzungsdauer,

c) Benennung einer oder mehrerer Kontaktpersonen die befugt und in der Lage sind, Entscheidungen im Namen des EVU zu treffen.

Der Bestellvordruck ist diesen NBS-BT als Anlage 1 beigelegt. Die Bestellung ist als PDF-Datei an folgende E-Mail-Adresse zu senden: infrastruktur.bzw@arcelormittal.com

Bei Bestellungen außerhalb der vorgenannten Frist ist AMEHT bemüht, die Durchführung dennoch zu ermöglichen. Die Fristen zur Beantwortung des Antrages entsprechen von der Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur durch Allgemeinverfügung festgelegten Fristen („unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen“)

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2019/2019_bis0199/BK10-19-0165/BK10-19-0165_Z_Antrag_BKV.html

1.7 Informationen der EVU an die AMEHT

Das EVU stellt sicher, dass die AMEHT rechtzeitig vor der Einfahrt eines Zuges des EVU in ihre Infrastruktur bzw. Abfahrt des Zuges zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen; Wagenliste)
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge usw.)

Diese Informationen sind der AMEHT in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen. Dazu hält AMEHT einen speziellen Kommunikationsserver bei einem IT-Dienstleister vor. Sind keine vereinbarten Schnittstellen (EDI, TAF-TSI usw.) vorhanden, stellt AMEHT dem EVU eine auszufüllende Datei zur Verfügung, welche rechtzeitig vor Einfahrt des Zuges an den E-Mail-Client des Kommunikationsservers zu senden ist.

Erfolgt diese Datenmeldung nicht, erhebt AMEHT eine Gebühr (siehe Anlagenpreissystem) für die manuelle Datenerfassung. Die manuelle Datenerfassung erfolgt im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten. Ohne Daten im System wird kein Rangieren zugelassen.

1.8 Störungen

Treten Störungen auf, die die Benutzung der Gleisinfrasturktur Werkbahnhof der AMEHT beeinträchtigen oder verhindern, wird AMEHT die Zugangsberechtigten umgehend informieren.

1.9 Haftung

Ergänzend zu Ziffer 6 der NBS-AT wird die Haftung wie folgt beschränkt:

Die Haftung für Schäden an Schienenfahrzeugen wird auf 250.000,00 € sowie für alle übrigen Schäden auf 5 Mio. € begrenzt. Dies gilt nicht für Schäden, die vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurden.

Diese Regelung findet keine Anwendung, wenn der jeweilige Schaden, insbesondere Personenschäden, zwingend nach den gesetzlichen Vorschriften zu ersetzen ist.

2 Infrastrukturbeschreibung

2.1 Geltungsbereich

Die NBS für die Nutzung der Gleisinfrasturktur Werkbahnhof der AMEHT gelten für die Nutzung der Zuführungsgleise:

- Abzweigstelle Wiesenau (DB Netz) - Werkbahnhof Ziltendorf
- Werkbahnhof Ziltendorf - Bahnhof Ziltendorf (DB Netz),

sowie der sonstigen Anlagen und Einrichtungen des Werkbahnhofs Ziltendorf sowie der Verbindungsgleise zum Stahlwerk (AMEH und IRZ) sowie für die Inanspruchnahme sonstiger netznutzungsbezogener Leistungen der AMEHT durch ein EVU.

2.2 Nutzungszweck

Anlagennutzungen sind nur zu dem auf der Grundlage der von dem EVU gemachten Angaben vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Beabsichtigt das EVU hiervon - auch kurzfristig - abzuweichen, ist vorher verpflichtend die Zustimmung der im Nutzungsvertrag genannten Ansprechpartner der AMEHT einzuholen.

2.3 Beschreibung

2.3.1 Art der Serviceeinrichtung

Der Werkbahnhof Ziltendorf ist ein Rangierbahnhof mit Ablaufberg.

2.3.2 Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen

Der Werkbahnhof Ziltendorf ist an 2 Stellen an die Infrastruktur der DB Netz AG angebunden:

- Richtung Norden über eine 2-gleisige Strecke an die Abzweigstelle Wiesenau
- Richtung Süden über 2 eingleisige Strecken an den Bahnhof Ziltendorf

Im Süden ist der Werkbahnhof an die nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur der AMEH und an die Gleisanlagen der Stadt Eisenhüttenstadt (IRZ) angebunden.

2.3.3 Lage der Gleise innerhalb der Serviceeinrichtung sowie deren Nutzlänge

siehe Anlage 2 schematischer Gleisplan

siehe Anlage 3 Gleislängen und Neigungsverhältnisse

2.3.4 Elektrifizierung

Die Gleise der Ein- und Ausfahrgruppe sowie die erforderlichen Zuführungs- und Verbindungsgleise sind mit Fahrleitung überspannt (siehe Anlage 3).

2.3.5 Achslasten

Alle Gleise auf dem Werkbahnhof sind für eine Achslast von 22,5t ausgelegt.

2.3.6 Lichtraumumgrenzung / Fahrzeugumgrenzung

Auf dem Werkbahnhof werden die Regellichtraum- und Fahrzeugumgrenzungslinien gemäß EBO angewendet.

Folgende Regellichtraumeinschränkungen sind vorhanden:

die Gleisbremsen ragen mit ca. 40 mm in die untere Umgrenzung des Regellichtraums

Signal 114 Gleis 13 ragt mit ca. 70 mm in die seitliche Umgrenzung des Regellichtraums

Signal 141 Gleis 16 ragt mit ca. 60 mm in die seitliche Umgrenzung des Regellichtraums

Zwischen Gleis 127 und 128 beträgt der Gleisabstand in Höhe Kanalbrücke nur 3800 mm.

2.3.7 Bahnübergänge

Es ist ein Bahnübergang über die Streckengleise A1 und A2 vorhanden. Die Sicherung erfolgt mittels Andreaskreuz (Zeichen 201 STVO) und Verkehrszeichen „STOP“ (Zeichen 206 STVO).

Der Bahnübergang hat den Charakter eines Übergangs für den innerbetrieblichen Verkehr.

2.3.8 Rangiererwege

Die Rangiererwege sind mindestens auf der jeweiligen Rangierseite vorhanden. Die Rangiererwege sind in der Regel an Stellen, an denen Beleuchtungsmasten, Signale oder Stützpfeiler zwischen den Gleisen vorhanden sind, bis 140 mm ohne besondere Kennzeichnung eingeschränkt.

Alle übrigen Rangiererwegeinschränkungen sind mit weiß-rot-weißem oder schwarz-gelbem Warnanstrich versehen. An diesen Stellen ist das Auf- und Absteigen für das Rangierpersonal untersagt.

2.3.9. Gleisbeleuchtung

Die Gleisbeleuchtung in der Serviceeinrichtung hat eine Beleuchtungsstärke von ≤ 10 Lux. Die Nutzer müssen dies in ihren Gefährdungsbeurteilungen berücksichtigen.

2.3.10 Gleisabschlüsse

Gleisabschlüsse können in Form von Festprellböcken, Bremsprellböcken oder Festprellböcken ausgeführt sein. Festprellböcke sind durch Auslegen von Radvorlegern oder Hemmschuhen im Abstand von ca. 5m gegen Beschädigung zu schützen. In Ladestellen mit Gleisabschlüssen ist der Ladestellenverantwortliche für das Herstellen des Schutzabstandes zuständig.

2.3.11 Weichen und Gleissperren

Die Weichen auf dem Werkbahnhof werden durch den Fdl elektrisch ferngestellt oder durch die Mitarbeiter im Bahnbetrieb manuell ortsgestellt (Handweichen).

Abweichend von der FV-NE ist die Stellung der ortsgestellten Weichen wie folgt gekennzeichnet:

- Grundsatz: weiße Kennzeichnung
- Weiche mit Grundstellungsfunktion: gelb / schwarz (Grundstellung – schwarze Kennzeichnung zum Erdboden)

Die Gleissperren Gs I (Zufahrt Gleise 405/406) und Gs II (im Gleis 3) werden vom Fdl Z I elektrisch ferngestellt.

2.3.12 Telekommunikationsanlagen

Außer der Telefonanlage der AMEHT stehen folgende Verständigungsmöglichkeiten zur Verfügung: Für die Verständigung im Rangierdienst steht ein DMR-Betriebsfunksystem zur Verfügung. Die Verständigung mit dem Fdl Z1 kann auch über GSM-R Ruf 73000714 erfolgen.

2.3.13 Eisenbahnfahrzeuge

Eisenbahnfahrzeuge, welche die Infrastruktur des Werkbahnhof befahren sollen, müssen eine Zulassung nach EBO oder vergleichbar besitzen.

2.3.14 Geschwindigkeiten

2.3.14.1 Geschwindigkeiten Zugfahrtdienst

Die Höchstgeschwindigkeit für Zugfahrten aus Richtung Abzweig Wiesenau über Gleis A1 ab Esig 101 und aus Richtung Ziltendorf über das Gleis 41 ab Esig 146 und Gleis 42 ab Esig 144 beträgt 30 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit für Zugfahrten in Richtung Abzweig Wiesenau über Gleis A2 bis Bsig C und in Richtung Ziltendorf über das Gleis 41 bis Esig C und Gleis 42 bis Esig D beträgt 30 km/h.

2.3.14.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Die zulässige Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt 25 km/h.

Für die Gleise 46, 70 und 121 ist eine zulässige Rangiergeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt.

2.4 Notfallmanagement

Alle auf der Infrastruktur des Werkbahnhofs eintretenden Ereignisse, Gefährdungen, Personunfälle u. ä. sind unverzüglich an den Fahrdienstleiter Z 1 zu melden.

Dieser ist zu erreichen:

- Tel.: 2466 oder 03364/372466
- Betriebsfunk
- GSM-R Rufnummer 73000714

Der Inhalt der Unfallmeldung ist gemäß der BUVO-NE in der Unfallmeldetafel I (Anlage 6 5) geregelt.

Die Unfallmeldetafel I befindet sich im Dienstraum des Fdl Z 1.

Der Fahrdienstleiter Z 1 hat nach Erhalt einer Unfallmeldung diese sofort an die Unfallmeldestelle (Disponent Bahnbetrieb) weiterzuleiten. Durch die Unfallmeldestelle werden entsprechend der Unfallmeldetafel II alle notwendigen Maßnahmen und Meldungen eingeleitet und getätigt.

An den Ereignissen beteiligte fremde EVU und Firmen sind durch die Unfallmeldestelle zu verständigen.

2.5 Mindestbremsleistung

Für die Streckengleise von und zur DB Netz AG gelten folgende Mindestbremsleistung:

Gl. A1 und A2 Bremsleistung $G = 39$

Bremsleistung $P = 27$

Gl 41 Bremsleistung $G = 41$

Bremsleistung $P = 28$

Gl 42 Bremsleistung $G = 35$

Bremsleistung $P = 22$

2.6 Nachschieben von Zügen

Das Nachschieben von Zügen ist im gesamten Bahnhofsbereich zulässig.

2.7 Durchführen von Zug- und Rangierfahrten mit außergewöhnlichen Sendungen

Außergewöhnliche Sendungen, z. B. Lademaßüberschreitungen (Lü) dürfen nur auf besondere Anweisung des EBL verkehren. Die außergewöhnlichen Sendungen sind gemäß VDV Schrift 758 Prüfen von Güterwagen im Eisenbahnbetrieb zu behandeln.

Für aus dem Streckennetz der DB Netz AG zulaufende und abgehende Sendungen erstellt die DB Netz AG in Abstimmung mit der AMEH T eine Fahrplananordnung (Fplo).

2.8 Arbeitsschutz

Es gelten die Bestimmungen des staatlichen Arbeitsschutzrechtes, die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Unfallversicherungsträger (SGB VII § 16) sowie das für die ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH geltende Regelwerk. Das EVU und die ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH arbeiten im Sinne des § 8 Abs. 1 Arbeitsschutzgesetz zum Schutz ihrer Beschäftigten zusammen.

Das EVU stellt sicher, dass seine Beschäftigten vor Aufnahme ihrer Tätigkeiten im Bereich der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH und danach jährlich zum 01.06. hinsichtlich der Gefahren für ihre Sicherheit und Gesundheit angemessene Anweisungen erhalten haben. Die ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH stellt dem EVU die für diese Anweisungen notwendigen Informationen zur Verfügung.

3 Veröffentlichung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der AMEHT werden im Internet unter <https://ehst-transport.arcelormittal.com> veröffentlicht.

4 Entgeltgrundsätze/Preise

4.1. Entgelte für die Benutzung der Zuführungsgleise

Die Entgelte für die Nutzung der Zuführungsgleise sind in im jeweils gültigen Anlagenpreissystem (Anlage 6) geregelt.

4.2. Anlagenpreise

Die Entgelte für die Nutzung der Anlagen des Werkbahnhofs:

- Gleisnutzung
- Wägeeinrichtungen
- Rangiertechnische Anlagen
- Ladestraße 96a
- Seitenrampe

sind in im jeweils aktuellen Anlagenpreissystem (Anlage 6) geregelt.

4.3 Anreizsystem

4.3.1 Grundsätze

Das Anreizsystem greift:

- wenn die vereinbarte Nutzung der Einrichtungen des Werkbahnhofs aufgrund technischer oder betrieblicher Gegebenheiten nicht möglich ist oder
- bei Abweichungen von den vereinbarten Fahr- oder Nutzungszeiten mit Behinderung anderer Nutzer des Werkbahnhofs oder
- bei unberechtigter Nutzung von Anlagen

4.3.2 Nichtverfügbarkeit von Anlagen

Bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit ist zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der AMEHT bzw. eines Nutzers zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen Konsequenzen. Bei einer AMEHT zuzurechnenden Nichtverfügbarkeit von Anlagen hat AMEHT die Möglichkeit dem Nutzer kostenneutral eine Alternative zuzuweisen. Ansonsten beträgt das durch AMEHT zu zahlende Entgelt an den Nutzer 5,- €/angefangene Stunde jedoch höchstens 250,- € pro Vorgang. Bei technischen Störungen gilt eine Normentstörzeit von 20 Stunden. Erst danach ist das Entgelt zu zahlen.

4.3.3 Abweichungen von den vereinbarten Nutzungszeiten mit Behinderung anderer Nutzer des Werkbahnhofs

Bei Abweichungen von den vertraglich vereinbarten Nutzungszeiten mit Behinderung anderer Nutzer des Werkbahnhofs durch das EVU ist das EVU verpflichtet, auf Anforderung innerhalb von 2 Stunden die Eisenbahnfahrzeuge umzusetzen. Kann die fristgemäße Umsetzung nicht durch das EVU selbst durchgeführt werden, behält sich das EIU vor, die Eisenbahnfahrzeuge kostenpflichtig umsetzen zu lassen. Das EIU wird sich bei der Umsetzung eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das durch den

vertragsbrüchigen Nutzer hierfür zu zahlende Entgelt beträgt 200,00 € je angefangene Rangierstunde.

Bei Überziehung der vertraglich vereinbarten Nutzungszeit gilt generell der Stundensatz für „1 Stunde“ für jede angefangene Stunde der Überziehung.

4.3.4 Unberechtigtes Benutzen der Serviceeinrichtung

Eine unberechtigte Benutzung der Serviceeinrichtung liegt vor, wenn:

- Kein Rahmenvertrag mit dem Nutzer abgeschlossen wurde oder
- Die Nutzung nicht vereinbart wurde und die Anlagen der Serviceeinrichtung trotzdem genutzt wurden (eine Abweichung von genehmigten Nutzungen stellt hierbei keine unberechtigte Nutzung dar).

Wird die Serviceeinrichtung unberechtigt genutzt, wird dafür das dafür vorgesehene Nutzungsentgelt ermittelt und zzgl. einer pauschalen Bearbeitungsgebühr von 250,00 € in Rechnung gestellt.

Bei Behinderung anderer Nutzer kommt zusätzlich noch Punkt 4.3.3 zur Anwendung.