

## **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (NBS-BT)**

Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft mbH  
Ebertstr. 30  
45879 Gelsenkirchen  
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen – EIU)

Stand: 10.11.2021  
Gültig ab: 01.12.2021

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Zweck und Anwendungsbereich</b>	<b>3</b>
<b>B. Veröffentlichungen</b>	<b>3</b>
<b>C. Verzeichnis der Abkürzungen</b>	<b>3</b>
<b>D. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT</b>	<b>4</b>
<b>I. zu Abschnitt 2 NBS-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b>	<b>4</b>
1. zu Punkt 2.3.1 NBS-AT: Vorschriften für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen	4
2. zu Punkt 2.3.3 NBS-AT: Orts- und Streckenkunde	4
3. zu Punkt 2.4.1 NBS-AT: Bau- und Betriebsordnung	4
4. zu Punkt 2.4.2 NBS-AT: Beschreibung der Infrastruktur	4
<b>II. zu Abschnitt 3 NBS-AT – Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>5</b>
1. zu Punkt 3.1.1 NBS-AT	5
2. zu Punkt 3.1.2. NBS-AT: Sammlung betrieblicher Vorschriften	5
3. zu Punkt 3.2.1 NBS-AT: Infrastrukturnutzungsvertrag und konkrete Nutzung der Infrastruktur	5
4. zu Punkt 3.3 NBS-AT: Koordinierungsverfahren	6
<b>III. zu Abschnitt 4 NBS-AT Nutzungsentgelt</b>	<b>6</b>
1. zu Punkt 4.1 NBS-AT: Beschreibung der Entgeltgrundsätze	6
2. zu Punkt 4.4 NBS-AT: Rechnungslegung und Zurückbehaltungsrecht	6
<b>IV. zu Abschnitt 5 NBS-AT – Recht und Pflichten der Vertragsparteien</b>	<b>6</b>
1. zu Punkt 5.3.1 NBS-AT: Änderung der vereinbarten Nutzung	6
2. zu Punkt 5.3.2 NBS-AT: „bunte Mischung“ und ungeplant abgestellte Waggons	7
3. zu Punkt 5.4 NBS-AT: Ausweispflicht	7
<b>V. zu Punkt 6 NBS-AT – Haftung</b>	<b>7</b>
Zu Punkt 6.1.3 NBS-AT: Haftung	7
<b>E. Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>7</b>
I. Beschreibung, Lage und Zugang	7
1. Beschreibung und Lage	7
2. Zugang	8
II. nutzbare Serviceeinrichtungen	8
1. Auszieh- und Zuführungsgleise nebst Leistungsumfang	10
2. Gleiswaage	10
3. Bremsprobeanlage	10
III. Regelbetriebszeit	10
<b>F. Entgeltgrundsätze</b>	<b>11</b>
I. zu Punkt 4.1 NBS-AT: Bemessungsgrundlage	11
II. Anreizsystem	11
<b>G. Sonstiges</b>	<b>11</b>
I. Schlüsselübergabe	11
II. Anmerkung	12
III. Notfallmanagement, Störungen und Unregelmäßigkeiten	12
IV. Notfallmanager	12
V. Aufgleistechnik	12
VI. Beaufsichtigung von Fahrzeugen und Waggons nebst Haftungsausschluss	12
VII. Inkrafttreten/Veröffentlichungen/Änderungen	13
VIII. Kontaktdaten	13

## **A. Zweck und Anwendungsbereich**

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der GELSEN-LOG. (EIU) sind unterteilt in den Allgemeinen Teil (NBS-AT) und in den Besonderen Teil (NBS-BT).

Die NBS-BT erfassen in Ergänzung der NBS-AT die unternehmensspezifischen Besonderheiten.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag, den der Zugangsberechtigte mit dem EIU abzuschließen hat, die NBS-AT und NBS-BT bilden die vertragliche Grundlage für die gesamte Geschäftsbeziehung zwischen dem EIU und dem Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtungen und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt. Basierend auf dem Infrastrukturnutzungsvertrag, den NBS-AT und NBS-BT gewährt das EIU gegenüber jedem Zugangsberechtigten, der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des EIU wünscht, einheitlich den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des Hafens Gelsenkirchen gegen Entgelt. Die NBS-BT (Stand 25.06.2008) werden durch diese ersetzt.

## **B. Veröffentlichungen**

Die NBS-AT und NBS-BT werden im Internet unter [www.hafen-ge.de](http://www.hafen-ge.de), dort <https://hafen-ge.de/nutzungsbedingungen.html>, veröffentlicht.

## **C. Verzeichnis der Abkürzungen**

Die Abkürzungen, die im Verzeichnis der Abkürzungen der NBS-AT genannt sind, gelten auch in den NBS-BT.

## **D. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT**

### **I. zu Abschnitt 2 NBS-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen –**

#### **1. zu Punkt 2.3.1: Vorschriften für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen**

Insbesondere gelten folgende Vorschriften grundsätzlich für jeden Nutzer der Eisenbahninfrastruktur und der Serviceeinrichtungen in der jeweils gültigen Fassung:

- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Fahrdienstvorschriften für nicht bundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- und Eisenbahnen
- Sammlung betrieblicher Vorschriften des EIU (**Anlage 1**)

Weitergehende gesetzliche Vorschriften bleiben hiervon unberührt.

#### **2. zu Punkt 2.3.3 NBS-AT: Orts- und Streckenkunde**

Die vom EVU eingesetzten Triebfahrzeugführer benötigen nachweislich die erforderliche Orts- und Streckenkunde nach VDV-Schrift 755.

GELSEN-LOG vermittelt die erforderliche Orts- und Streckenkunde auf Antrag gegen Entgelt, welches sich aus dem Entgeltverzeichnis ergibt. Die Vermittlung der erforderlichen Orts- und Streckenkunde erfolgt vor der ersten Fahrt. Der Antrag soll mindestens 14 Tage vor der ersten Fahrt in Text- oder Schriftform durch den Zugangsberechtigten gestellt werden. Nach erstmaliger Vermittlung der Ortskenntnis darf der Zugangsberechtigte betriebsintern weitere Personen einweisen. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, dem EIU eine Liste aller eingewiesenen Personen des Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Diese ist stets auf dem aktuellen Stand zu halten.

Befährt das Betriebspersonal des Zugangsberechtigten die Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht regelmäßig, erlöscht die Orts- und Streckenkunde sechs Monate nach der letzten Befahrung. Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, die Infrastruktur des EIU erneut zu befahren, ist der Zugangsberechtigte verpflichtet, sich abermals einweisen zu lassen.

#### **3. zu Punkt 2.4.1 NBS-AT: Bau- und Betriebsordnung**

Es gilt die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA).

#### **4. zu Punkt 2.4.2 NBS-AT: Beschreibung der Infrastruktur**

Die Infrastruktur ist unter E. beschrieben.

Der Zugangsberechtigte hat zu prüfen, ob die genutzten Funkfrequenzen im Einsatzbereich verträglich sind.

## **II. zu Abschnitt 3 NBS-AT – Benutzung der Eisenbahninfrastruktur –**

### **1. zu Punkt 3.1.1 NBS-AT**

Das Befahren der Infrastruktur der Anlieger muss im Vorfeld durch den Zugangsberechtigten mit dem jeweiligen Anlieger abgestimmt werden. Anschließend holt der Zugangsberechtigte die Freimeldung bei der Disposition des EIU ein.

### **2. zu Punkt 3.1.2 NBS-AT: Sammlung betrieblicher Vorschriften**

Für die vom EIU betriebene Eisenbahninfrastruktur und Serviceeinrichtungen besteht eine "Sammlung betrieblicher Vorschriften" (SbV). Die SbV ist als **Anlage 1** beigefügt. Der Zugangsberechtigte muss sich Kenntnis über die jeweils gültigen Regelwerke verschaffen.

Die SbV kann unentgeltlich vom EIU (siehe Kontaktdaten) angefordert werden. Die SbV sind zudem unter dem Link <https://www.hafen-ge.de/nutzungsbedingungen.html> veröffentlicht.

### **3. zu Punkt 3.2.1 NBS-AT: Infrastrukturnutzungsvertrag und konkrete Nutzung der Infrastruktur**

Der Zugangsberechtigte muss zunächst den Antrag auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags stellen. Die Gestattung zur Nutzung der bereitgestellten Einrichtungen bezieht sich grundsätzlich nur auf Mitarbeiter des Zugangsberechtigten.

Der Antrag auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages kann jederzeit in Schriftform oder in Textform gestellt werden. Das EIU wird unverzüglich, spätestens aber innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang des Antrags, ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages abgeben oder den Antrag ablehnen. Das Angebot des EIU zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages kann vom Zugangsberechtigten nur innerhalb von 5 Werktagen angenommen werden.

Nach Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags müssen Zugangsberechtigte, die den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wünschen, in Schriftform oder in Textform einen Antrag auf Zuweisung eines Schienenweges/eines Abstellgleises beim EIU stellen. Für Regelverkehr ist der Antrag 12 Arbeitstage und für Spot-Verkehr 6 Arbeitstage vor Beginn der gewünschten Nutzung stellen. Unter Regelverkehr ist der sich regelmäßig wiederholende Verkehr mit Plan- daten zu Turnus und Menge zu verstehen. Der Regelverkehr steht regelmäßig im Vorfeld für einen gewissen Zeitraum fest, so dass er sowohl für das EIU als auch den Zugangsberechtigten planbar ist. Spotverkehr liegt vor, wenn der Verkehr unregelmäßig erfolgt und damit im Vorfeld durch das EIU für die eigene Planung nicht vorhersehbar ist. Die konkrete Nutzung bedarf der Zustimmung des EIU.

Der Antrag hat zwingend folgende Angaben zu enthalten:

- Name, Anschrift, Kontakt- und Kommunikationsdaten des Zugangsberechtigten
- Angaben zu benötigten Serviceeinrichtungen und gewünschten Schienenwegen, Zusatzanlagen
- Angaben zu zusätzlich benötigten Serviceleistungen
- Beabsichtigter Zeitpunkt/Datum und Zeitraum der Nutzung, Fahrtverlauf, Art der Nutzung (Ablaufbeschreibung) inkl. Benennung des Anschlussgleises
- Triebfahrzeuggattung inkl. Angabe der Kurvenradien
- Triebfahrzeugausrüstung (z.B. Funkfernsteuerung)

- Information über Transport (GGVSEB, KV, Lü-Sendung, Schwerwagen)
- Zusammensetzung des Zuges (Ladeliste, Wagenliste)
- Zuglänge, Brutto- bzw. Nettotonnage
- Angaben über das Personal und Nachweis der Ortskunde
- Sonstige Besonderheiten, z.B. Schwergutwaggons, Beschränkung der Waggons bezüglich Kurvenradien, Waggons mit Lademaßüberschreitung
- Sonstige überwachungsbedürftige Waggons

#### **4. zu Punkt 3.3 NBS-AT: Koordinierungsverfahren**

GELSEN-LOG. wird, soweit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegen/Abstellgleisen stattgeben. Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, wird das EIU versuchen, als neutraler Mittler in gemeinsamen Verhandlungen mit den antragstellenden Zugangsberechtigten binnen 7 Kalendertagen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden und kommt eine Einigung nicht zustande, werden die Gleisanlagen nach folgender Priorität vergeben:

Das EIU wird demjenigen Antrag auf Zuweisung von Schienenwegen/Abstellgleisen Vorrang einräumen, mit dem das höhere Regelentgelt zu erzielen ist.

Liegen Anträge vor, mit denen gleichhohe Regelentgelte zu erzielen sind, ist finales Entscheidungskriterium die Reihenfolge des Antragseingangs.

Schienenwege/Abstellgleise dürfen vom Zugangsberechtigten nicht an Dritte weitergegeben werden.

### **III. zu Abschnitt 4 NBS-AT – Nutzungsentgelt –**

#### **1. zu Punkt 4.1 NBS-AT: Beschreibung der Entgeltgrundsätze**

Die Entgeltgrundsätze sind unter F. beschrieben. Die Liste der Entgelte ist als **Anlage 2** beigefügt. Das EIU veröffentlicht zudem unter dem Link <https://www.hafen-ge.de/nutzungsbedingungen.html> das jeweils aktuelle Entgeltverzeichnis.

#### **2. zu Punkt 4.4 NBS-AT: Rechnungslegung und Zurückbehaltungsrecht**

Die Leistungen werden monatlich oder nach Abschluss einer Eisenbahnverkehrsleistung einschließlich der jeweils gültigen gesetzlichen Umsatzsteuer in Rechnung gestellt. Die Rechnungen sind sofort nach Rechnungseingang ohne Abzug fällig. Ein Zurückbehaltungsrecht des Zugangsberechtigten gegenüber Ansprüchen des EIU wird ausgeschlossen.

### **IV. zu Abschnitt 5 NBS-AT – Rechte und Pflichten der Vertragsparteien –**

#### **1. zu Punkt 5.3.1 NBS-AT: Änderung der vereinbarten Nutzung**

Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, Änderungen der vereinbarten Nutzung gleich welcher Art unverzüglich dem EIU per E-Mail (info@gelsen-log.de) mitzuteilen.

## **2. zu Punkt 5.3.2 NBS-AT: „bunte Mischung“ und ungeplant abgestellte Waggon**

Haben verschiedene zugangsberechtigte EVU ihre Wagen innerhalb eines Gleises abgestellt (sog. „bunte Mischung“), ist jedes EVU berechtigt, die Wagen der anderen EVU auszurangieren, um an seine Wagen zu gelangen. Im Anschluss ist das EVU verpflichtet, die Wagen der anderen EVU zurückzustellen und zu sichern.

Hierbei ist das EIU nicht verpflichtet, eventuell erforderliche Rangierkapazitäten für das Umsetzen der Wagen vorzuhalten. Das EIU wirkt am Umsetzen der Wagen nicht mit. Entstehen durch das Umsetzen Schäden, haftet hierfür das verursachende EVU.

Das EIU ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, ungeplant abgestellte Wagen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufes in andere Bahnhöfe verbringen zu lassen. Vor der Verbringung wird das EIU dem EVU eine Frist von 24 Stunden zur Beseitigung des ungeplant abgestellten Wagens setzen. Zur Vermeidung von Betriebsstörungen ist die Umsetzung ohne vorherige Aufforderung jederzeit möglich. Die Kosten, die durch die Verbringung des Wagen in einen anderen Bahnhof entstehen, trägt das verursachende EVU.

Die EVU sind verpflichtet, für ausgesetzte Schadwagen dem EIU innerhalb von 48 Stunden ihre Maßnahmen und weiteren Regelungen für diese Wagen darzulegen. Die EVU sind verpflichtet, die Schadwagen deutlich zu kennzeichnen. Sollten die Schadwagen auf der Infrastruktur des EIU abgestellt werden, ist das EIU berechtigt, diese auf Kosten des EVU umsetzen zu lassen.

## **3. zu Punkt 5.4 NBS-AT: Ausweispflicht**

Vom Zugangsberechtigten eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können.

## **V. zu Abschnitt 6 NBS-AT – Haftung –**

### **zu Punkt 6.1.3 NBS-AT: Haftung**

Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,00 Euro übersteigt. In diesem Fall ist der gesamte Schaden zu ersetzen (unechter Selbstbehalt). Der Haftungsausschluss gilt nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last gelegt wird, oder wenn außer den eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden entstanden sind.

## **E. Beschreibung der Infrastruktur**

### **I. Beschreibung, Lage und Zugang**

#### **1. Beschreibung und Lage**

Auf den vom EIU betriebenen lokalen Serviceeinrichtungen wird Güterverkehr sowohl im Binnen- als auch im Wechselverkehr betrieben. Binnenverkehr bedeutet, dass der Verkehr auf der Infrastruktur beginnt und endet. Wechselverkehr bedeutet, dass der Verkehr netzüberschreitend erfolgt.

Die Verkehre werden ausschließlich im Dispositionsverfahren abgewickelt, wobei Wechselverkehre in der Disposition durch die Leitstelle Vorrang vor den Binnenverkehren haben. Im Einzelfall ist die frühere vor der späteren Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit im Fahrplan des angrenzenden Netzbetreibers maßgebend.

Die Eisenbahninfrastruktur der GELSEN-LOG., angeschlossen an das Gleisnetz "Strecke Nordstern" der DB Netz AG im km 32,880, beginnend am Weichenende der Weiche 296 mit dem Übergabebahnhof Gelsenkirchen-Bismarck, auf dem Hafen-Betriebsgelände der GELSEN-LOG. ist nicht mit einem Fahrdraht ausgestattet. Versorgung mit Fahrstrom ist nicht vorhanden.

Die Eisenbahninfrastruktur beinhaltet keine Streckengleise. Alle Fahrten sind nach BOA/EBO im Betriebsverfahren als Rangierfahrten durchzuführen. Die maximale Geschwindigkeit ist auf 20 km/h beschränkt. Eine Geschwindigkeitsausnahme ergibt sich für die Gleiswaage. Die maximale Geschwindigkeit für die Gleiswaage sowie auf der Infrastruktur der Nebenanschießer ist auf 5 km/h beschränkt. Der kleinste Bogenmesser der Gleisanlagen im Hafengebiet beläuft sich auf 75 m.

Die Eisenbahninfrastruktur des EIU beinhaltet:

- Bahnkörper mit Oberbau
- Laderampen (soweit sie sich im Eigentum des EIU befinden)
- Kunstbauten: Brücken, Bahnunterführungen
- Bahnübergänge mit technischer und ohne technischer Sicherung des Straßen-/Schienenverkehrs
- Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen
- 100-t-Gleiswaage, 12 m lang
- Bremsprobeanlage

## 2. Zugang

Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der GELSEN-LOG. beinhaltet:

- a. die Nutzung von Schienenwegen zum Zwecke der Zustellung und Abholung von Eisenbahn-Güterwaggons zu/von den im Hafen Gelsenkirchen ansässigen Unternehmen (zwingend inklusive aller damit zusammenhängenden Rangierleistungen) und
- b. das temporäre Abstellen auf den im Bahnhof Hafen Gelsenkirchen zur Verfügung stehenden Abstellgleis (**Anlage 3**: Lageplan)

gegen Entgelt.

## II. nutzbare Serviceeinrichtungen

Auf dem Gleisnetz des EIU sind auf folgenden Betriebsstellen folgende Serviceeinrichtungen nutzbar (siehe auch Lageplan: **Anlage 3**), für die sich genauere Informationen in der jeweils aktuell gültigen SbV finden:



<b>Gleis/ Serviceeinrichtung</b>	<b>Strecken- klasse</b>	<b>Länge</b>	<b>max. km/h</b>	<b>Nutzung</b>
Gleis 1	D4	1.615 m	20 km/h	Durchfahr Gleis / Waage
Gleis 1a	D4	245 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 1b	D4	900 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis
Gleis 2	D4	575 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 3	D4	537 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 4	D4	498 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 5	D4	537 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 6	D4	431 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 7	D4	171 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 9	D4	740 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 10	D4	90 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 11	D4	171 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis
Gleis 14	D4	133 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 15	D4	240 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 16	D4	112 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 22	D4	160 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Gleis 26	D4	550 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis
Gleis 27	D4	340 m	5 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis
Bremsprobeanlage				Gleise: 2, 3, 4, 5, 6
Gleiswaage	D4	12 m	5 km/h	Waage
Heßler 1	D4	260 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Heßler 2	D4	210 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis*
Heßler 3	D4	153 m	20 km/h	Auszieh- und Zuführungsgleis

## **1. Auszieh- und Zuführungsgleise nebst Leistungsumfang**

Auszieh- und Zuführungsgleise sind Gleise, welche im Rahmen der Zugbildung/Zugauflösung genutzt werden bzw. um in Serviceeinrichtungen hinein oder aus solchen heraus zu gelangen.

Die mit \* gesondert gekennzeichneten Auszieh- und Zuführungsgleise können nach vorheriger Abstimmung mit dem EIU vorübergehend für maximal 24 Stunden als Abstellgleis verwendet werden.

## **2. Gleiswaage**

Die Bedienung der Gleiswaage hat grundsätzlich in Eigenleistung durch das EVU zu erfolgen, die erforderliche Sachkunde wird bei Bedarf gegen Entgelt durch GELSEN-LOG. vermittelt. Die Sachkunde wird nach Terminvereinbarung vermittelt. Die Vermittlung der Sachkunde kann von Montag bis Freitag, jeweils 08.00 Uhr bis 15.00 Uhr, erfolgen.

Liegen Anträge über zeitliche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, findet die Regelung unter D.II.4 (Seite 6) entsprechende Anwendung. Der Antrag auf Nutzung der Gleiswaage ist vom EVU spätestens mit dem Antrag auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der GELSEN-LOG. zu stellen.

Für die Richtigkeit des Wiegeergebnisses übernimmt das EIU keine Haftung.

## **3. Bremsprobeanlage**

Die Bedienung der Bremsprobeanlage hat grundsätzlich in Eigenleistung durch das EVU zu erfolgen. Die erforderliche Sachkunde wird bei Bedarf gegen Entgelt durch das EIU vermittelt. Die Sachkunde wird nach Terminvereinbarung vermittelt. Die Vermittlung der Sachkunde kann von Montag bis Freitag, jeweils 08.00 Uhr bis 15.00 Uhr, erfolgen.

Liegen Anträge über zeitliche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, findet die Regelung unter D.II.4 (Seite 6) entsprechende Anwendung. Der Antrag auf Nutzung der Bremsprobeanlage ist vom EVU spätestens mit dem Antrag auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu stellen.

Für die Richtigkeit der Bremsprobe übernimmt das EIU keine Haftung.

## **III. Regelbetriebszeit**

Die Regelbetriebszeit ist ab dem 01.12.2021:

Montag bis Sonntag: 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr

## **F. Entgeltgrundsätze**

### **I. zu Punkt 4.1 NBS-AT: Bemessungsgrundlage**

Die für den Zugang zur Infrastruktur des Hafens Gelsenkirchen zu entrichtenden Entgelte bemessen sich nach der Entgeltliste des EIU. Der Zugangsberechtigte wird die zur Bemessung des Entgelts erforderlichen Angaben gemäß D.II.3 (Seite 5) vor Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Antragstellung dem EIU mitteilen.

Für die Abrechnung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur wird in Fällen

- gemäß E.I.2.a. (Seite 8) die Tonnage, welche vom Zugangsberechtigten innerhalb der Infrastruktur des Hafens Gelsenkirchen bewegt wird,
- gemäß E.I.2.b. (Seite 8) die Dauer der Nutzung und die Anzahl der Waggons (je Tag und je Waggon)
- für die Nutzung der Gleiswaage ein Entgelt in Abhängigkeit von der Anzahl der Achsen je Waggon und
- für die Nutzung der Bremsprobeanlage ein Entgelt pro geprüften Zug.

zugrunde gelegt.

Angefangene Nutzungstage von Einrichtungen werden bei der Abrechnung auf ganze Tage aufgerundet. Für angemeldete und nicht in Anspruch genommene Leistungen werden Stornokosten gemäß der Entgeltliste erhoben.

Die Nutzungsentgelte der Serviceeinrichtungen können der anliegenden Entgeltliste (**Anlage 2**) entnommen werden.

## **II. Anreizsystem**

Für die Nutzung der Schienenwege, d.h. alle anfallenden Arbeiten von der Einfahrt bis zur Ausfahrt, wird dem Zugangsberechtigten ein Zeitraum von 24 Stunden eingeräumt.

Bei Störungen, die allein in der Risikosphäre des Zugangsberechtigten und seiner Ladestelle liegen, wird für die verlängerte Nutzung ein zusätzliches Nutzungsentgelt von pauschal 100 % pro Kalendertag zu der normal vorgesehenen Nutzung erhoben.

Im Ergebnis heißt dies, dass pro verlängerten Kalendertag ein Aufschlag von 100 % zu dem im Vertrag angegebenen Entgelt gezahlt werden muss.

Das gleiche gilt bei Störungen, die allein im Verantwortungsbereich der Serviceeinrichtung liegen. Dem Zugangsberechtigten wird das Entgelt, das im Vertrag festgelegt wird, gutgeschrieben. Pro verlängerten Kalendertag erhöht sich das zu zahlende Entgelt der Serviceeinrichtung um 100 %, so dass in der Summe das 2-fache des im Vertrag festgelegten Entgeltes ab dem 2. Kalendertag pro Tag gezahlt wird.

## **G. Sonstiges**

### **I. Schlüsselübergabe**

Die zur Bedienung von Fahrwegelementen (Signalanlagen, Weichen, Gleissperren o. ä.) erforderlichen Schlüssel werden dem Zugangsberechtigten gegen Empfangsbestätigung vor Benutzung zur Verfügung gestellt. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, nach Vertragsende

die Schlüssel vollständig dem EIU auszuhändigen. Hat der Zugangsberechtigte Schlüssel verloren, wird das EIU für einen entsprechenden Ersatz, ggfls. auch Tausch der Schließanlage, Sorge tragen. Die hierdurch entstehenden Kosten hat der Zugangsberechtigte zu tragen.

## **II. Anmerkung**

Die Bereitstellung des Stroms für die Vorwärmung von Lokomotiven, von Brennstoffen und sonstigen Betriebs- und Hilfsstoffen gehören nicht zum Geschäftsbetrieb des EIU und sind daher nicht Leistungsbestandteil eines Vertrags.

## **III. Notfallmanagement, Störungen und Unregelmäßigkeiten**

Der Zugangsberechtigte ist ausweislich der Unfallmeldetafeln verpflichtet, alle Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb der Unfallmeldestelle des EIU, dort dem zuständigen Fahrdienstleiter, über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät) zu melden. Die zuständige Telefonnummer lautet:

Telefon 0163-8865550

Der Notfallmanager des EIU koordiniert am Einsatzort die Hilfs- und Rettungskräfte. Unterstützt wird er durch die Notfallkräfte der beteiligten EVU.

Die Zugleitstelle/Disposition des EIU wird das EVU über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, unterrichten.

Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt das EIU dem EVU schriftlich oder in Textform mit.

## **IV. Notfallmanager**

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt das EIU die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager des EIU. Der Notfallmanager des EIU ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Betriebsunfallvorschriften-NE mit den Unfallmeldetafeln des EIU, die in den SbV (**Anlage 1**) aufgeführt sind, gelten auch für das EVU.

## **V. Aufgleistechnik**

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik. Benötigt das EVU Ausgleichstechnik, wird das EVU die erforderliche Aufgleistechnik umgehend eigenverantwortlich zur Verfügung stellen.

## **VI. Beaufsichtigung von Fahrzeugen und Waggons nebst Haftungsausschluss**

Sämtliche beim EIU zur Abstellung kommenden Fahrzeuge, Waggons, Gefahrgutwagen u.ä. der Zugangsberechtigten werden vom EIU nicht beaufsichtigt. Die zur Abstellung kommenden Fahrzeuge befinden sich nicht in einem abgesperrten Bereich. Das EIU weist darauf hin, dass

der Zugangsberechtigte für die Erfüllung seiner Pflichten, die im Zusammenhang mit der Abstellung von Fahrzeugen, Waggons, Gefahrgutwagen u.ä. stehen, selbst verantwortlich ist. Dies gilt insbesondere für Gefahrgutwagen im Sinne der GGVSEB. Das EIU weist darauf hin, dass der Zugangsberechtigte für die Erfüllung seiner Pflichten nach der GGVSEB – hier insbesondere die Bestreifung – oder anderen Vorschriften selbst verantwortlich ist.

Die Haftung des EIU aufgrund

- von Einbruch oder Aufbruch
- unbefugter Manipulation an Fahrzeugen, Ladung und/oder Fahrzeugeinrichtungen (z.B. mutwillige Öffnung von Verschlussventilen)
- Beschädigungen, Vandalismus
- Verschmutzungen, Graffiti

an diesen Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

## **VII. Inkrafttreten/Veröffentlichungen/Änderungen**

Das Datum des Inkrafttretens ist auf dem Titelblatt vermerkt.

Änderungen werden im Internet unter [www.hafen-ge.de](http://www.hafen-ge.de) veröffentlicht.

## **VIII. Kontaktdaten**

Die Kontaktdaten des EIU lauten wie folgt:

Gelsenkirchener Logistik-, Hafen und Servicegesellschaft mbH  
Ebertstr. 30  
45879 Gelsenkirchen  
info@gelsen-log.de  
Tel.: 0209 954-1850  
Fax: 0209 954-1841

Besucheranschrift: Am Stadthafen 45, 45881 Gelsenkirchen