



NUTZUNGS- BEDINGUNGEN FÜR SERVICE- EINRICHTUNGEN (NBS)

der
Logistikzentrum RuhrOst GmbH

Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: 28.11.2014

Gültig ab: 13.04.2015

INHALT

Verzeichnis der Abkürzungen	3
1 Allgemeine Informationen	4
2 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT	4
3 Beschreibung der Serviceeinrichtungen	6
3.1 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung KV-Terminal Bönen	6
3.2 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung Abstellgleis Unna-Königsborn	8
3.3 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung Unna Industriepark	9
3.4 Nutzung der örtlichen Gleisanlagen	10
4 Entgeltgrundsätze	11
4.1 Grundlagen der Entgeltbildung	11
4.2 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen	12
4.3 Sachliche Differenzierung der Entgeltgestaltung	13
4.4 Pflichtleistungen	14
4.5 Zusatzleistungen	15
4.6 Angrenzende Anlagen.....	15
5 In-Kraft-Treten	15

Verzeichnis der Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
Abl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
(E)BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
EBHaftpfIV	Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung)
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
e. V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
f., ff.	folgende
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KV	Kombinierter Verkehr
LZR	Logistikzentrum RuhrOst GmbH
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
Sh0, Sh1	Signalbegriffe nach Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959)
StVO	Straßenverkehrsordnung
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung)
u. a.	und andere(r/s)
URL	Uniform Resource Locator (Internetadresse)
usw.	und so weiter
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1 Allgemeine Informationen

(1) Die NBS-BT behandeln in Ergänzung zu den NBS-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

(2) Voraussetzung zur Nutzung der Serviceeinrichtungen ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungs-Vertrages zwischen der LZR und dem Zugangsberechtigten.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Geltungsbereich dieser NBS-BT ist die Logistikzentrum RuhrOst GmbH (LZR). Sofern und soweit die LZR zu Veröffentlichungen verpflichtet und dieser Veröffentlichungsweg zulässig ist, werden diese auf der Website der LZR unter dem URL

<http://www.logistikzentrum-ruhrost.de/>

bekannt gemacht.

2 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den NBS-AT

(1) Zu Abschnitt 2.3 (1) NBS-AT:

Für die in diesen NBS-BT beschriebenen Bahnanlagen gelten

- a) die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) sowie
- b) die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 (GV NW 1966 S. 488; ber. GV NW 1967 S. 26)

in jeweils geltender Fassung.

(2) Zu Abschnitt 2.3 (3) NBS-AT:

Das EIU erhebt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die Höhe des Entgelts bestimmt sich nach den Entgeltgrundsätzen (vgl. Abschnitt 4) und der jeweils geltenden Entgeltliste.

(3) Zu Abschnitt 2.4 (2) NBS-AT:

Die technischen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der in diesen NBS-BT beschriebenen Bahnanlagen sind in Abschnitt 3 näher beschrieben.

(4) Zu Abschnitt 3.1 (2) NBS-AT:

Außer dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und den in Absatz 1 genannten sind weitere zugangsrelevante Vorschriften

- a) die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE),
- b) die Unfallverhütungsvorschriften (UVV),
- c) die Bedienungsanweisungen nebst Gleislageplänen.

(5) Zu Abschnitt 3.1 (3) NBS-AT:

Die LZR stellt jedem Zugangsberechtigten auf dessen Anforderung einmalig je ein Exemplar der vorgenannten Regelwerke, soweit diese nicht anderweitig kostenfrei verfügbar sind, ohne gesonderte Berechnung von Kosten zur Verfügung. Die Bereitstellung kann auf Papier oder durch Einstellung ins Internet (vgl. Abschnitt 1 (3)) erfolgen. Der Zugangsberechtigte darf die empfangenen Unterlagen für eigene Zwecke vervielfältigen; eine Weitergabe an Dritte (auch an andere Zugangsberechtigte) bedarf der Zustimmung der LZR. Für weitere Exemplare auf Papier berechnet die LZR ein von allen Zugangsberechtigten gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Die Höhe des Entgelts bestimmt sich nach den Entgeltgrundsätzen (vgl. Abschnitt 4) und der jeweils geltenden Entgeltliste. Das Gleiche gilt entsprechend bei der Neufassung oder Änderung der vorgenannten Regelwerke.

(6) Zu Abschnitt 3.2 (1) NBS-AT:

Der Antrag für die Nutzung von Serviceeinrichtungen hat für Regel- und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen in schriftlicher Form zu erfolgen.

Ein schriftlicher Antrag auf Papier ist auf dem Postweg zu richten an

Logistikzentrum RuhrOst GmbH,
Heinrich-Hertz-Straße 2,
59423 Unna.

Eine schriftliche Antragstellung auf elektronischem Weg ist ausschließlich an die E-Mail-Adresse

office@logistikzentrum-ruhroost.de

zulässig.

Im Antrag sind anzugeben:

- a) Name und Anschrift des Antragstellers,
- b) Telekommunikationskennungen (Telefon, Telefax, E-Mail), soweit vorhanden,
- c) beantragter räumlicher Umfang der Nutzung (z. B. zu benutzende Anlagen),
- d) beantragter zeitlicher Umfang der Nutzung (Tag und Zeitraum zwischen Einfahrt in und Ausfahrt aus der Infrastruktur der LZR) sowie
- e) rechtsverbindliche Unterschrift des Antragstellers.

(7) Zu Abschnitt 4.1 NBS-AT:

Die Entgeltgrundsätze sind in Abschnitt 4 näher beschrieben.

(8) Zu Abschnitt 4.4 NBS-AT:

In der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG kann eine schrittweise Abrechnung nach Leistungsfortschritt vereinbart werden.

(9) Zu den Abschnitten 5.1 (3), 5.2, 5.6, 5.7 (2) und 5.7 (3) NBS-AT:

Die Ansprechpartner seitens der LZR, ihre Erreichbarkeit für dienstliche Mitteilungen sowie alle betrieblich erforderlichen Kommunikationswege werden in der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 AEG nä-

her bestimmt. Dabei wird angestrebt, in möglichst allen Fällen einheitliche Ansprechpartner bzw. Kommunikationswege zur Verfügung zu stellen.

(10) Zu Abschnitt 5.3 (3) NBS-AT:

Nichtverfügbarkeiten von Infrastruktur, die durch technische und/oder betriebliche Störungen entstehen, zeigt das EVU dem gemäß Abschnitt (5) für diesen Zweck bezeichneten Ansprechpartner der LZR unverzüglich an. Dieser trifft anschließend unverzüglich alle zur Gefahrenabwehr und zur schnellstmöglichen Herstellung des Regelbetriebs (Entstörung) erforderlichen Maßnahmen.

Als Normentstörungszeiten gelten

- a) für die Beseitigung von Nichtverfügbarkeiten der Infrastruktur aufgrund technischer Störungen 5 (fünf) Stunden ab Meldungseingang bei der LZR;
- b) für die Beseitigung von Nichtverfügbarkeiten aufgrund betrieblicher Störungen 5 (fünf) Stunden ab Meldungseingang bei der LZR.

Gelingt es nicht, die Verfügbarkeit der Infrastruktur für den Regelbetrieb innerhalb der Normentstörungszeiten wieder herzustellen, so greift die Regelung zum Anreizsystem in den Entgeltgrundsätzen (Abschnitt 4.2). Haftungsansprüche gemäß Abschnitt 6 NBS-AT bleiben unberührt.

(11) Zu Abschnitt 5.7 (2) NBS-AT:

Die LZR stellt sicher, dass alle Anlagen hinsichtlich vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen stets in vollem Umfang für vereinbarte Nutzungen zur Verfügung stehen. Nehmen vorhersehbare Instandhaltungs- oder Baumaßnahmen voraussichtlich einen Umfang an, der erwarten lässt, dass während ihrer Durchführung nur ein Teil der vereinbarten Nutzungen realisiert werden kann, so gibt die LZR Art, Umfang und Dauer der vorgesehenen Nutzungseinschränkung verbindlich vier Kalenderwochen im Voraus durch Veröffentlichung auf der in Abschnitt 1 (3) genannten Website bekannt.

(12) Zu Abschnitt 6.1 (1) NBS-AT:

Ergänzend zu Abschnitt 2.2 NBS-AT weist das zugangsberechtigte EVU bei Abschluss einer Vereinbarung gemäß §14 Abs. 6 AEG das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach, durch welche sämtliche Schäden, die das EVU anlässlich der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bzw. Serviceeinrichtung der LZR verursacht, in unbegrenzter Höhe (mindestens aber 100 Mio. EUR) gedeckt sind. Sofern die Nutzung durch das EVU auch Transporte mit Gefahrgut umfasst, muss sich der Deckungsschutz ausdrücklich auch auf Bodenverunreinigungen und Gewässerschäden erstrecken, und zwar unabhängig von einem Verschulden des Verursachers.

3 Beschreibung der Serviceeinrichtungen

3.1 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung KV-Terminal Bönen

(1) Die LZR betreibt die Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn in km 198,7+23 der DB-Strecke Hagen - Hamm sowie des darin befindlichen Terminals des kombinierten Verkehrs (KV).

Die Gleisanlagen des KV-Terminals Bönen einschließlich Zufahrt bilden eine Serviceeinrichtung gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 3 AEG (Güterbahnhöfe und -terminals).

Die übrigen Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn zählen nicht zur Serviceeinrichtung.

Die LZR betreibt **nicht** die Umschlaganlagen (Kräne, Abstellflächen für Container etc.) im KV-Terminal.

(2) Die Zufahrt zum KV-Terminal umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ferngestellt durch DB Netz AG): 101 (Anschlussweiche), 102 (Schutzweiche), 103;
- b) Weichen (ortsgestellt): 105
- c) Schutzgleis 113/1 zwischen Weiche 103 und Weiche 102 sowie zwischen Weiche 102 und Prellbock;
- d) Kurve zwischen Weiche 103 und Weiche 105 nebst Brücke über den Rexebach;
- e) Gleissperre GS XX mit Lichtschutzsignal (ferngestellt);
- f) Bahnübergang Edisonstraße (Halbschranke, Lichtzeichenanlage).

Die Betriebsführung der ferngestellten Weichen, der Gleissperre und des Lichtschutzsignals liegt bei der DB Netz AG.

(3) Das KV-Terminal umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ortsgestellt): 106, 107, 108, 109, 110, 201;
- b) Gleis 113/3 (im Gleislageplan Gleis 1, Nutzlänge 578 Meter) zwischen Weiche 108 und Gleisabschluss (Prellbock);
- c) Gleis 113/4 (im Gleislageplan Gleis 2, Nutzlänge 575 Meter) zwischen Weiche 108 und Gleisabschluss (Prellbock);
- d) Gleis 113/5 (im Gleislageplan Gleis 3, Nutzlänge 591 Meter) zwischen Weiche 107 und Gleisabschluss (Prellbock);
- e) Gleis 113/6 (im Gleislageplan Gleis 4, Nutzlänge 334 Meter) zwischen Weiche 107 und Gleisabschluss (Prellbock).

An Weiche 201 zweigt aus dem KV-Terminal der Privatgleisanschluss Pharmlog ab. Der Anschluss ist nicht Teil der Serviceeinrichtung. Die Betriebsführung für Weiche 201 gehört zum Betrieb der Serviceeinrichtung.

(4) Die übrigen Anlagen der öffentlichen Anschlussbahn umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ferngestellt durch DB Netz AG): 104;
- b) Weichen (ortsgestellt): 202, 204, 205, 206;
- c) Kurve zwischen Weiche 104 und Weiche 105 nebst Brücke über den Rexebach;
- d) Stammgleis 113/2 zwischen Weiche 103 und Weiche 105, zwischen Weiche 104 und Weiche 202, zwischen Weiche 202 und Weiche 204, zwischen Weiche 204 und Weiche 205 zwischen Weiche 205 und Weiche 206 sowie zwischen Weiche 206 und Gleisabschluss (Prellbock) nebst Brücke über den Rexebach;
- e) Bahnübergang Weetfelder Straße (Lichtzeichenanlage);
- f) Gleissperre GS X (ferngestellt);
- g) Lichtschutzsignal LS 104.

An Weiche 202 zweigt aus dem Stammgleis der Privatgleisanschluss Welser Profile Werk I ab, in dem auch die Weiche 203 liegt. Der Anschluss ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn. Die Betriebsführung für Weiche 202 gehört zum Betrieb der öffentlichen Anschlussbahn.

An Weiche 204 zweigt der Privatgleisanschluss Becker ab. Der Anschluss ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn. Die Betriebsführung für Weiche 204 gehört zum Betrieb der öffentlichen Anschlussbahn.

An den Weichen 205 und 206 zweigt der Privatgleisanschluss Welser Profile Werk II ab, in dem auch eine Gleissperre liegt. Der Anschluss ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn. Die Betriebsführung für Weiche 205 und Weiche 206 gehört zum Betrieb der öffentlichen Anschlussbahn.

Der kleinste Kurvenradius in Serviceeinrichtung und übriger Anschlussbahn beträgt 190 Meter.

Nähere Angaben enthalten die Bedienungsanweisung und der Gleislageplan.

3.2 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung Abstellgleis Unna-Königsborn

(1) Die LZR betreibt die Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn am Bahnhof Unna-Königsborn der DB Netz AG sowie des darin befindlichen Abstellgleises.

Das Abstellgleis einschließlich seiner Zufahrt ist eine Serviceeinrichtung gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 6 (Abstellgleis).

Die übrigen Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn zählen nicht zur Serviceeinrichtung.

(2) Die Zufahrt zum Abstellgleis umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ortsgestellt): 704 (Anschlussweiche), 20 (Außenbogenweiche, Abzweigweiche in km 0,47 der Anschlussbahn);
- b) Kurve zwischen Weichenende 704 und Übergabestelle (km 0,1 der Anschlussbahn) sowie Kurve zwischen Übergabestelle (km 0,1 der Anschlussbahn) und Weiche 20 (Nutzlänge ca. 510 Meter);
- c) Bahnübergang Heidestraße (unbeschränkt, ohne Lichtzeichen);
- d) Signal Ra 11 (Wartesignal) etwa in Höhe Weichenende 704.

(3) Das Abstellgleis umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- Gleis zwischen Weichenende Abzweigweiche und Gleisabschluss (Prellbock) (Nutzlänge 321 Meter).

(4) Die übrigen Anlagen der öffentlichen Anschlussbahn umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Gleis zwischen Weichenende Abzweigweiche und Tor Privatgleisanschluss DHL (Nutzlänge ca. 580 Meter);
- b) Bahnübergänge mit kombinierter Sicherungsanlage Dreherstraße/Gießerstraße (Lichtzeichenanlage mit Überwachungssignalen für den Schienenverkehr).

Östlich der Gießerstraße liegt der weichenlose Privatgleisanschluss DHL mit sechs Weichen. Der Anschluss ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn. Die Bedienung der kombinierten Bahnübergangs-Sicherungsanlage Dreherstraße/Gießerstraße obliegt dem Privatan-schließer, die Unterhaltung jedoch der LZR.

Der Anschließer betreibt in seinem Anschluss eine Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr, jedoch ausschließlich für eigene Zwecke. Es handelt sich daher um eine Eisenbahninfrastruktur nach § 14 Abs. 1 Satz 4, „die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern es sich nicht um den Schienenzugang zu eisenbahnbezogenen Diensten in Terminals und Häfen, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, handelt.“

Der kleinste Kurvenradius in Serviceeinrichtung und übriger Anschlussbahn beträgt 180 Meter.

Nähere Angaben enthalten die Bedienungsanweisung und der Gleislageplan.

3.3 Öffentliche Anschlussbahn und Serviceeinrichtung Unna Industriepark

(1) Die LZR betreibt die Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn in km 9,521 der Strecke Unna–Fröndenberg der DB Netz AG sowie des darin befindlichen KV-Terminals Unna Industriepark.

Das KV-Terminal Unna Industriepark einschließlich seiner Zufahrt ist eine Serviceeinrichtung gemäß § 2 Abs. 3c Nr. 3 AEG (Güterbahnhöfe und -terminals).

Die übrigen Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn zählen nicht zur Serviceeinrichtung.

Die LZR betreibt **nicht** die Umschlaganlagen (Kräne, Abstellflächen für Container etc.) im KV-Terminal.

(2) Die Zufahrt zum KV-Terminal umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (örtliche Stelleinrichtung, deren Bedienung durch die DB Netz AG freigegeben wird): 300 (Anschlussweiche), 301 (Schutzweiche);
- b) Gleis 1 zwischen Anschlussweiche und Weiche 301;
- c) Gleis 2 zwischen Weiche 301 (Schutzweiche) und Weiche 302;
- d) Mechanische Stellwerkanlage zur Bedienung von Weiche 300 (Anschlussweiche) und Weiche 301 (Schutzweiche) (Bedienung wird durch die DB Netz AG freigegeben).

Die Betriebsführung der Anschlussweiche obliegt der DB Netz AG (Ausübung durch ferngesteuerte Freigabe bzw. Sperrung der Bedienung des örtlichen Stellwerks).

(3) Das KV-Terminal umfasst folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ortsgestellt): 302, 303, 304, 305, 306, 307;
- b) Gleis 3 (KV-Ladegleis, Nutzlänge 350 Meter) zwischen Weiche 302 und Weiche 305;
- c) Gleis 4 (Ausziegleis, Nutzlänge ca. 287 Meter) zwischen Weiche 305 und Gleisabschluss (Prellbock);
- d) Gleis 5 (KV-Ladegleis, Nutzlänge 270 Meter) zwischen Weiche 303 und Weiche 304;
- e) Gleis 5/3: Gleisverbindung gebildet aus Weiche 306 und Weiche 307;
- f) Gleis 6 (KV-Ladegleis und Umfahrgleis zur Zugbildung, Nutzlänge 270 Meter) zwischen Weiche 303 und Weiche 304;
- g) Gleis 7 (Schutz- und Ausziegleis, Nutzlänge 270 Meter) zwischen Weiche 301 und Gleissperre GS I;
- h) Gleissperre GS I (ortsgestellt).

Der Privatgleisanschluss Klöckner, Weiche 401 und das Gleis zwischen Weiche 401 und Bremsprellbock BPB 1 (soweit im Gleislageplan noch dargestellt) sind nicht mehr angeschlossen.

(4) Die übrigen Anlagen der öffentlichen Anschlussbahn umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Gleis 7 zwischen Gleissperre GS I und Anschlussgrenze Anschluss Volkswagen;
- b) Bahnübergang bei Otto-Hahn-Straße (Sicherung durch Zeichen 201 StVO; Postensicherung erforderlich);
- c) Privatwegübergang DHL (ohne Sicherungsanlagen; kein öffentlicher Verkehr; im Gleislageplan nicht dargestellt).

Westlich der Anschlussgrenze liegt der weichenlose Privatgleisanschluss Volkswagen mit Weiche 601. Der Anschluss ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn.

Die Weichen 501 und 701 sowie die dort anschließenden Gleise (soweit im Gleislageplan noch dargestellt) sind durch Lückenschlüsse ersetzt.

Nähere Angaben enthalten die Bedienungsanweisung und der Gleislageplan.

3.4 Nutzung der örtlichen Gleisanlagen

(1) Die LZR betreibt ausschließlich Serviceeinrichtungen mit lokaler Bedeutung, deren betriebliche und technische Standards auf die Durchführung von Güterverkehr, insbesondere die Gleisnutzung zum Umschlag in den Terminals sowie für den Transport zum/vom Kunden und den Zeitraum der Be- bzw. Entladung, ggf. erforderliches Umsetzen, Rangierbewegungen, Zerlegen bzw. Bilden von Wagengruppen, Rangierabteilungen und Zügen für den einmaligen Last- und Leerlauf innerhalb eines Kalendertages, ausgelegt sind.

(2) Die örtlichen Gleisanlagen dienen im Einzelnen folgenden Zwecken:

- a) Serviceeinrichtung Gleisanlagen im KV-Terminal Bönen: Umschlag im kombinierten Verkehr für mehr als einen Endnutzer;
- b) öffentliche Anschlussbahn Bönen: Anschluss von privaten nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Gleisanschlüssen);
- c) Serviceeinrichtung Abstellgleis Unna-Königsborn: Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen;
- d) öffentliche Anschlussbahn Unna-Königsborn: von privaten nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Gleisanschlüssen);
- e) Serviceeinrichtung Gleisanlagen im KV-Terminal Unna Industriepark: Umschlag im kombinierten Verkehr für mehr als einen Endnutzer;
- f) öffentliche Anschlussbahn Unna Industriepark: von privaten nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Gleisanschlüssen).

Nutzungen zu anderen als den vorgenannten Zwecken sind nicht zulässig.

(3) Alle Bewegungen von Schienenfahrzeugen im Regelbetrieb sind Rangierbewegungen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in allen Anlagen 25 km/h. Es wird auf Sicht gefahren. Triebfahrzeugführer haben die Geschwindigkeit im Rahmen der Höchstgeschwindigkeit an die vorherrschenden Sichtverhältnisse anzupassen und notfalls anzuhalten.

(4) Die signaltechnische Ausrüstung besteht aus

- a) Lichtschutzsignalen (Ls-Signalen mit Signalstellung Sh 0 bzw. Sh 1) und Wartezeichen (Ra 11) zur Deckung des Anschlusses an Betriebsanlagen der DB Netz AG,
- b) Gleissperren zur Deckung des Anschlusses an Betriebsanlagen der DB Netz AG in Bönen, zur Deckung der Ausfahrt aus Gleis 7 des KV-Terminals Unna Industriepark in das Stammgleis zum Gleisanschluss Volkswagen,
- c) ein vom Stellwerk in Unna freizugebendes mechanisches Stellwerk zur Deckung des Streckengleises Unna-Fröndenberg gegen Fahrzeugbewegungen innerhalb der Anschlussbahn Unna Industriepark sowie
- d) zugeschalteten und handeingeschalteten Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen.

(5) Die Kommunikation erfolgt durch Mobiltelefon.

(6) Die Umgrenzungslinie entspricht dem Lichtraumprofil GC.

(7) Alle weiteren Bestimmungen zum Betrieb auf den Gleisanlagen ergeben sich aus den Unterlagen, die die LZR jedem nutzungsberechtigten EVU zur Verfügung stellt, insbesondere aus den Bedienungsanweisungen sowie den Gleislageplänen.

4 Entgeltgrundsätze

4.1 Grundlagen der Entgeltbildung

(1) Die LZR betreibt die in Abschnitt 3.4 (2) a), c) und e) genannten Serviceeinrichtungen gemäß den Vorschriften des § 24 EIBV¹. Die in Abschnitt 3.4 (2) b), d) und f) genannten Gleisanlagen sind keine Serviceeinrichtungen; zur Zeit ihrer Erstellung und Finanzierung war jedoch der Begriff der Serviceeinrichtung noch nicht in das deutsche Eisenbahnrecht eingeführt. Außerdem sind sie technisch und betrieblich jeweils mit Serviceeinrichtungen verbunden (z. B. durch gemeinsame Anschlussweichen an das Netz der DB Netz AG). Ihre buchhalterische Abtrennung zum Zwecke einer getrennten Preisbildung erscheint daher nicht sachgerecht, soweit – wie hier gegenständlich – ausschließlich die Nutzung der öffentlichen Gleisinfrastruktur der LZR entgolten werden soll.

(2) Grundlagen der Entgeltbildung sind die in den vergangenen Jahren angefallenen Kosten für Betrieb, Unterhaltung und Pacht von Gleisanlagen sowie die Betriebsführungskosten. Die Unterhaltung der Weichen zu den Privatgleisanschlüssen sowie Betriebsführung, Betrieb und Unterhaltung der Gleisanlagen dort obliegen den jeweiligen Anschließern. Soweit die LZR auf der Grundlage der jeweiligen Infrastruktur-Anschlussverträge diese Aufgaben im Auftrag der Anschließer wahrnimmt, wird sie von diesen gesondert entgolten und kommt hier durchgehend nicht in Ansatz.

(3) Grundlage der Entgeltbildung ist eine Abschreibung auf den Wiederbeschaffungswert (Produktbeschaffung und Bauleistungen) der Gleisanlagen (Oberbau und Frostschutzschicht einschließlich der Infrastrukturelemente, die im Eigentum der LZR stehen bzw. bei Ersatzbedarf durch die LZR zu ersetzen sind, ohne dass die LZR deren Betriebsführung obliegt – ausschließlich der Infrastrukturelemente, die bei Ersatzbedarf durch andere als die LZR zu ersetzen sind, auch wenn der LZR hierfür die Be-

¹ Wortlaut § 24 EIBV: „(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten.“

(2) Finanziert ein Dritter Investitionen in Serviceeinrichtungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(3) Sofern ein gesondertes Entgelt für den Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen erhoben wird, gelten die §§ 21 bis 23 entsprechend. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, können hiervon zu Gunsten der Zugangsberechtigten abweichen. Die Abweichungen dürfen nicht auf einzelne Zugangsberechtigte beschränkt werden. Abweichend von Satz 1 findet § 21 Abs. 7 auf Häfen keine Anwendung.

(4) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen.

triebsführung obliegt). Der Unterbau (Erdbauwerke) sowie die Bachbrücken bleiben aus Vereinfachungsgründen sowie aufgrund ihrer vergleichsweise langen technischen Lebensdauer außer Ansatz.

Für die in Abschnitt 3.4 (2) a), b), e) und f) genannten Anlagen wurden bei ihrer Erstellung Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln zur Investitionsförderung gewährt. In den vorliegenden Bewilligungsbescheiden wurde jedoch nicht zwischen den (hier nicht gegenständlichen) Umschlaganlagen und den Gleisanlagen unterschieden. Nach derzeitigem Stand des Förderrechts können die geförderten Anlagen nach Ausschöpfung ihrer technischen Lebensdauer nicht erneut Zuwendungen der Investitionsförderung erhalten, weil diese nur auf einen Neu- oder Ausbau (Nettoinvestition), nicht jedoch auf die Erneuerung von Anlagen (Ersatzinvestition) bezogen wird. Aus diesem Grund wird die Abschreibung auf den vollen Wiederbeschaffungswert der vorgenannten Anlagen bezogen.

Eine detaillierte Aufschlüsselung der Infrastrukturelemente nach technischer Lebensdauer erscheint nicht sachgerecht. Stattdessen wird nach Überprüfung allgemeiner Erkenntnisse über die Lebensdauer von Infrastrukturelementen sowie der Ansätze anderer EIU für vergleichbare Anlagen unter Berücksichtigung der aktuellen betrieblichen Belastung eine jährliche Abschreibungsrate von 3 % des Wiederbeschaffungswertes der vorgenannten Anlagen angesetzt.

Eine Grundrente auf die benutzten Grundstücke kommt nicht in Ansatz.

(4) Grundlage der Entgeltbildung ist ein Ansatzwert für die Kapitalkosten, der die Rendite des eingesetzten Kapitals unter Marktbedingungen darstellen soll. Unter Heranziehung der in Gutachten² im Auftrag der Bundesnetzagentur entwickelten Berechnungsgrundlagen wurde hierfür ein jährlicher Anteilswert von 6 % des eingesetzten Kapitals (Eigen- und Fremdkapital) ermittelt. Da die LZR das Eigentum nicht nur an den (hier gegenständlichen) Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn auch die (hier nicht gegenständlichen) Umschlaganlagen der KV-Terminals in Bönen und Unna Industriepark hält, wird der ermittelte Wert auf das im Jahresabschluss jeweils ausgewiesene Sachanlagevermögen für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken bezogen.

(5) Grundlage der Entgeltbildung ist schließlich die erfahrungsgemäß in den vergangenen Jahren eingetretene Nutzung der Anlagen durch EVU. Durch Division der vorgenannten Kostenbestandteile durch das Ausmaß der Nutzung auf Jahresbasis werden nutzungsspezifische Kostensätze ermittelt, die durch die Entgelte erwirtschaftet werden sollen. Diese Entgelte werden ebenfalls nutzungsspezifisch ausgewiesen und von allen vergleichbaren Nutzern in gleicher Weise entsprechend den durch die LZR erbrachten Pflicht- und Zusatzleistungen erhoben. Das Nähere ergibt sich aus der Entgeltliste.

4.2 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen

(1) Das Anreizsystem greift bei Überschreitung der in Abschnitt 2 (11) genannten Normentstörungszeiten bei technischen und betrieblichen Störungen wie folgt:

- a) Trägt das EVU das Verschulden dafür, dass die Nichtverfügbarkeit der Infrastruktur nicht innerhalb der Normentstörungszeiten behoben werden konnte (auch durch eine zumutbare, aber nicht ausreichend wahrgenommene Mitwirkung bei der Behebung), so erhöht sich das von ihm zu leistende Entgelt um den in der Entgeltliste aufgeführten Anteilssatz.

² Hier insbesondere Frontier Economics; IGES: Gutachten zur Bestimmung der Kapitalkosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter den besonderen Bedingungen des deutschen Eisenbahnsektors – Aktualisierung 2013, London, Juni 2013.

- b) Trägt die LZR das Verschulden dafür, dass die Nichtverfügbarkeit der Infrastruktur nicht innerhalb der Normentstörungszeiten behoben werden konnte (auch durch eine nicht unverzügliche Durchführung der Behebung), so vermindert sich das vom EVU zu leistende Entgelt um den in der Entgeltliste aufgeführten Anteilssatz.

(2) Zum Nachweis der Leistungsansprüche aus dem Anreizsystem aus Überschreitungen der Normentstörungszeiten führt die LZR schriftliche Aufzeichnungen über den Eintritt von Nichtverfügbarkeiten der Infrastruktur und Überschreitungen der Normentstörungszeiten. Die Aufzeichnungen haben sich mindestens auf folgende Angaben zu erstrecken:

- a) Zeitpunkt (Datum, Uhrzeit) der fremden Meldung bzw. eigenen Feststellung der Nichtverfügbarkeit;
- b) Bezeichnung der nicht verfügbaren Infrastrukturelemente;
- c) Bezeichnung der Störung und eindeutige Zuordnung als technische oder betriebliche Störung;
- d) Zeitpunkt (Datum, Uhrzeit) des erneuten Eintritts der Verfügbarkeit.

Die Aufzeichnungen stehen der Einsicht der LZR, der Nutzungsberechtigten und ihrer Beauftragten zwecks Wahrnehmung ihrer jeweiligen Interessen nach den einschlägigen zivilrechtlichen Vorschriften offen. Hoheitliche Rechte von Ermittlungsbehörden bleiben unberührt.

4.3 Sachliche Differenzierung der Entgeltgestaltung

(1) Bei Anwendung der in Abschnitt 4.1 aufgeführten Entgeltgrundsätze auf die entsprechenden Aufwandspositionen und Umlegung auf die jährliche Aufkommensmenge ergibt sich ein leistungsbezogener Entgeltsatz, der deutlich höher liegt als das bisher erhobene leistungsabhängige Entgelt. Zugleich ist die Auslastung der Serviceeinrichtungen deutlich niedriger als ihre Kapazität. In Anwendung von § 23 Abs. 2 bis 4 EIBV³ wird daher das rechnerisch ermittelte Entgelt ermäßigt, um die Benutzung der unzureichend ausgelasteten Anlagen zu fördern.

(2) In den öffentlichen Anschlussbahnen in Bönen und Unna Industriepark bestehen Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs als Serviceeinrichtungen. An der öffentlichen Anschlussbahn in Unna-Königsborn wird ein Privatgleisanschluss betrieben, in dem ebenfalls eine Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs als ausschließlich einem Endnutzer (dem Anschließer) dienende Anlage besteht. Da nicht alle Anschlussbahnen diese spezielle Anlagenarten aufweisen, wird die Nutzung dieser Anlagen gegenüber denen des konventionellen Schienengüterverkehrs bevorteilt, um die Auslastung zu fördern. In der Entgeltliste sind daher unterschiedliche leistungsbezogene Entgelte für die Nutzung der Gleisanlagen (sowohl der Serviceeinrichtung als auch der übrigen Anlagen, die Gegenstand dieser Nutzungsbedingungen sind)

- a) mit Tragwagen für Container und Wechselbehälter und
- b) mit anderen Wagen

³ Wortlaut § 23 Abs. 2-4 EIBV: „(2) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Schienenwegabschnitte Entgeltregelungen einführen, die für alle Zugangsberechtigten gelten und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.“

(3) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(4) Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche EntgeltNachlässe zu gewähren.“

angegeben.

(3) Die Öffnungszeiten der Serviceeinrichtungen sind in der Entgeltliste angegeben. Auf Verlangen des Nutzungsberechtigten (Vor Anmeldung) werden Zugang zu den und Betrieb der Serviceeinrichtungen auch außerhalb der Öffnungszeiten ermöglicht. Für Arbeiten, die die LZR außerhalb der Öffnungszeiten auf ausdrückliches Verlangen von Nutzungsberechtigten durchführt, werden die in der Entgeltliste aufgeführten Zuschläge erhoben.

(4) Storniert der Nutzungsberechtigte die Nutzung der Serviceeinrichtung, so erhebt die LZR ein Entgelt zur Abdeckung des Saldos zwischen

- a) ihren in Folge der vereinbarte Nutzung eingetretenen zusätzlichen Aufwendungen in Erwartung der Nutzung sowie der in Folge der Stornierung eingetretenen Einschränkung der Möglichkeit zur Vermarktung der Nutzung an andere Nutzungsberechtigte einerseits und
- b) den in Folge der Stornierung eingetretenen Einsparungen bei Eigenaufwendungen und der trotz Stornierung verbliebenen Möglichkeit zur Vermarktung der Nutzung an andere Nutzungsberechtigte andererseits.

Zwecks Vermeidung aufwendiger Berechnungen im Einzelfall wird pauschal angenommen, dass

- a) die eingetretenen zusätzlichen Aufwendungen in Erwartung der Nutzung einerseits und die in Folge der Stornierung eingetretenen Einsparungen bei Eigenaufwendungen andererseits sich regelmäßig gegenseitig aufheben,
- b) die Möglichkeiten zur Wiedervermarktung der Nutzung an andere Nutzungsberechtigte sich im Zeitverlauf stufenweise verringern und die Stufen dieser Verringerung im Zeitverlauf als Anteilswerte des für die stornierte Nutzung zu erhebenden Nutzungsentgelts dargestellt werden können.

Deshalb werden entsprechend des Zeitverlaufs gestufte Anteile des Nutzungsentgelts erhoben. Die Zeitstufen sind wie folgt:

- Stufe 1: 29. Kalendertag bis 15. Kalendertag (jeweils einschließlich) vor Beginn der vereinbarten Nutzung;
- Stufe 2: 14. Kalendertag bis 5. Werktag (jeweils einschließlich) vor Beginn der vereinbarten Nutzung;
- Stufe 3: 4. Werktag bis 2. Kalendertag (jeweils einschließlich) vor Beginn der vereinbarten Nutzung;
- Stufe 4: Ab 1. Kalendertag (einschließlich) vor Beginn der vereinbarten Nutzung.

Die jeweils zu erhebenden Anteile des Nutzungsentgelts sind in der Entgeltliste aufgeführt.

(5) Ist ein Nutzungsberechtigter über eine erbrachte und berechnete Leistung der LZR in Verzug, so berechnet die LZR für jede (außergerichtliche) Mahnung das in der Entgeltliste aufgeführte Entgelt. Die Vorschriften über das gerichtliche Mahnverfahren bleiben unberührt.

4.4 Pflichtleistungen

Mit dem Nutzungsentgelt sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen abgegolten:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Nutzungen;
- b) die Gestattung der Nutzung der Anlagen im beantragten und vereinbarten Umfang;

- c) die Bedienung der für Fahrzeugbewegungen erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, soweit deren Betriebsführung durch die LZR erfolgt, die Koordination der Fahrzeugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Fahrzeugbewegungen;
- d) alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

4.5 Zusatzleistungen

Die LZR bietet allen Interessierten auf deren Anforderung zu einheitlichen Konditionen folgende Zusatzleistungen an:

- a) Vermittlung der erforderlichen Ortskenntnis über die Gleisanlagen der LZR;
- b) Überwachung der Bewegung von Gefahrguttransporten, ungewöhnlichen Sendungen und Fahrzeuge innerhalb der Gleisanlagen der LZR bzw. Vermittlung geeigneter externer Dienstleister.

Sofern und soweit für die vorgenannten Arbeiten aufgrund gesetzlicher Anforderung Qualifikationen erforderlich sind, die durch eigenes Personal der LZR nicht abgedeckt werden können, ist die Gestellung eigenen Personals nicht möglich. In diesen Fällen ist die LZR auf Anforderung des Nutzungsberechtigten bei der Vermittlung geeigneter externer Dienstleister behilflich.

Die Entgeltsätze für diese Zusatzleistungen sind in der Entgeltliste aufgeführt.

4.6 Angrenzende Anlagen

(1) Innerhalb sowie im Anschluss an das Gleisnetz der LZR betreiben Dritte Anlagen und bieten Dienstleistungen an, die die bestimmungsgemäße Nutzung des Gleisnetzes der LZR (vgl. Abschnitt 11) unterstützen bzw. durch diese ermöglicht oder unterstützt werden. Nutzungsberechtigte haben über die Nutzung dieser Anlagen nach Maßgabe der für diese Anlagen jeweils geltenden Bestimmungen ggf. getrennte Vereinbarungen mit den jeweiligen Betreibern zu treffen. Vereinbarungen über die Nutzung der in diesen Nutzungsbedingungen beschriebenen öffentlichen Gleisanlagen der LZR bleiben hiervon unberührt.

(2) Hinsichtlich des Anschlusses angrenzender Anlagen an die in diesen Nutzungsbedingungen beschriebene Infrastruktur der LZR schließt die LZR mit den jeweiligen Anschließern besondere Vereinbarungen (z. B. Infrastruktur-Anschlussverträge) ab. Vereinbarungen von Nutzungsberechtigten mit der LZR über die Nutzung der Gleisinfrastruktur der LZR oder mit den Betreibern angrenzender Anlagen über deren Nutzung bleiben hiervon unberührt.

5 In-Kraft-Treten

Die vorstehenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, Besonderer Teil (NBS- BT) der Logistikzentrum RuhrOst GmbH treten am 13.04.2015 in Kraft.