

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der RAU West GmbH

Besonderer Teil (NBS-BT)



Gültig ab: 04.07.2022

Inhaltsverzeichnis

0	Abkürzungsverzeichnis	3
1	Allgemeine Bestimmungen	3
2.	Abweichungen und Ergänzungen zu den NBS-AT	3
2.1	Zu Punkt 1.2 NBS-AT	3
2.2	Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT	3
2.3	Zu Punkt 3.3 NBS-AT	3
3	Serviceeinrichtung	4
3.1	Rangerbahnhof Gelsenkirchen-Horst Nord	4
3.1.1	Allgemeine Beschreibung	4
3.1.2	Allgemeine Betriebsbestimmungen, Verhaltensregeln und Regelwerke	4
3.1.3	Gleisanlagen und Zweckbestimmung	5
3.1.4	Signale	5
3.1.5	Telekommunikationsanlagen	5
3.1.6	Funkfernsteuerung	5
3.1.7	Fahrleitungsanlagen	6
3.1.8	Beleuchtungsanlagen	6
3.1.9	Bewegen von Fahrzeugen	6
3.1.10	Bedienzeitraum	6
3.1.11	Zustimmung zum Befahren der Serviceeinrichtung	6
3.1.12	Notfallmanagement	7
3.1.13	Gefährliche Güter	7
3.2	bleibt frei	8
4.	Nutzungsvereinbarung	8
5	Entgeltgrundsätze	8
6	Anreizsystem	9
7	Kontaktdaten	9
8	Inkrafttreten	9

0 Abkürzungsverzeichnis

AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
BÜ	Bahnübergang
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EIU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
öBL	örtlicher Betriebsleiter
Rbf	Rangierbahnhof
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
RAU	RAU West GmbH
Zech	Zech Umwelt GmbH

1 Allgemeine Bestimmungen

- 1.1 Die NBS-BT dienen der Gewährleistung der diskriminierungsfreien Benutzung von Serviceeinrichtungen sowie der diskriminierungsfreien Erbringung der angebotenen Leistungen gegenüber jedem Zugangsberechtigten. Sie gelten ergänzend zu den NBS-AT.
- 1.2 Die NBS-BT gelten für die gesamten Geschäftsverbindung zwischen der RAU als EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Die NBS-BT können unter folgender Internetadresse abgerufen werden: www.rauwest.de. Darüberhinaus können sie in den Geschäftsräumen der RAU eingesehen werden

2 Abweichungen und Ergänzungen zu den NBS-AT

2.1 Zu Punkt 1.2 NBS-AT

Die in der Serviceeinrichtung Rangierbahnhof Gelsenkirchen-Horst Nord vorhandenen Beleuchtungsanlagen (vgl. Punkt 3.1.8 dieser NBS-BT) befindet sich derzeit außer Betrieb. Das EIU beabsichtigt jedoch, die Beleuchtungsanlagen künftig wieder in Betrieb zu setzen. Bis zu diesem Zeitpunkt darf ausschließlich bei Tageslicht rangiert werden (vgl. Punkt 3.1.2.1 dieser NBS-BT).

2.2 Zu Punkt 2.3.3 NBS-AT

Für die erstmalige Vermittlung der Ortskenntnisse kann sich das EIU ihres örtlichen Betriebsleiters bedienen.

2.3 Zu Punkt 3.3 NBS-AT

Alle Nutzungsanfragen sind telefonisch an die Dispo-Stelle des EIU zu richten. Die Dispo-Stelle des EIU prüft umgehend, ob die Nutzung ermöglicht werden kann, teilt dem Zugangsberechtigten das Ergebnis dieser Überprüfung mit und übermittelt im Fall eines positiven Ergebnisses dem Zugangsberechtigten innerhalb von maximal fünf Arbeitstagen ein schriftliches Nutzungsvertragsangebot. Sollte es trotz der sofortigen Überprüfung der Nutzungsmöglichkeit im Ausnahmefall, zu sich überscheidenden, nicht miteinander vereinbaren Anträge auf Nutzung der Serviceeinrichtung kommen, gelten folgende Vorrangkriterien:

1. Nutzungsanträgen der Zech und den von dieser beauftragten EVU gehen bei zwingender betrieblicher Notwendigkeit allen anderen Nutzungsanträgen vor, um

der Zech die Nutzung ihrer, ausschließlich über die Serviceeinrichtung an das öffentliche Eisenbahnnetz angeschlossenen, nichtöffentlichen Anschlussbahn zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr zu ermöglichen vgl. Ziffer 3.1.1.3 dieser NBS-BT). Das EIU ist im Zusammenhang mit Nutzungsanträgen der Zech bei betrieblicher Notwendigkeit und in Abstimmung mit den betroffenen Zugangsberechtigten auch befugt, der Zech kurzzeitig den Zugang zu Gleisen der Serviceeinrichtung zu gewähren, deren Nutzung zuvor bereits einem dritten Zugangsberechtigten gewährt wurde, jedoch nicht zu erwarten ist, dass innerhalb des von der Zech angefragten Nutzungszeitraums tatsächlich eine Nutzung durch den dritten Zugangsberechtigten erfolgen wird (Vorrangkriterien „Zweck der Einrichtung“, „Zweck und Art der betreffenden Schienenverkehrsdienste“, „Effiziente Nutzung der verfügbaren Kapazität“ im Sinne des Art. 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177).

2. Soweit das Vorrangkriterium 1 nicht eingreift, wird die Nutzung der Serviceeinrichtung vorrangig demjenigen Zugangsberechtigten bzw. dem von ihm beauftragten EVU gewährt, dem bereits eine Zugtrasse gewährt wurde, die mit der Nutzung der Serviceeinrichtung in Zusammenhang steht.
3. Soweit anhand der Vorrangkriterien 1 und 2 keine Entscheidung getroffen werden kann, wird demjenigen Zugangsberechtigten bzw. dem von ihm beauftragten EVU gewährt, dessen Nutzungsanfrage zu erst eingegangen ist.

3 Serviceeinrichtung

3.1 Rangierbahnhof Gelsenkirchen Horst-Nord

3.1.1 Allgemeine Beschreibung

- 3.1.1.1 Der Rbf ist eine öffentliche Eisenbahn-infrastrukturanlage der RAU.
- 3.1.1.2 Die Serviceeinrichtung schließt an Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG an. Die Anschlussgrenze ist das Weichenende im abzweigenden Strang der einfachen Weiche 606 in km 6.283 der Strecke 2246 Gelsenkirchen, Abzw. Hugo – Gelsenkirchen Horst Nord. Die Anschlussgrenze ist örtlich kenntlich gemacht.
- 3.1.1.3 An die Serviceeinrichtung schließt die nicht öffentliche Anschlussbahn der Zech Umwelt GmbH an. Die Anschlussgrenze befindet sich zwischen zwei Meter östlich der Gehwegkante des BÜ Roßheidestraße und ist örtlich kenntlich gemacht.

3.1.2 Allgemeine Betriebsbestimmungen, Verhaltensregeln und Regelwerke

- 3.1.2.1 Die Serviceeinrichtung steht grundsätzlich ohne zeitliche Einschränkung zur Nutzung zur Verfügung. Wenn sich die Beleuchtungsanlagen (vgl. Punk 3.1.8 dieser NBS-BT) nicht in Betrieb befinden, darf nur bei Tageslicht rangiert werden.
- 3.1.2.2 Es sind zweilaschige Hemmschuhe für Vignolschienen S 49 zu verwenden. Diese sind von dem EVU in ordnungsgemäßem Zustand in der benötigten Anzahl mitzuführen, zu verwenden und bei Beendigung der Nutzung wieder mitzunehmen. Eine Vorhaltung von Hemmschuhe durch das EIU findet nicht statt.
- 3.1.2.3 Das von dem Zugangsberechtigten eingesetzte Betriebspersonal prüft vor und während des Rangierens die Infrastrukturanlagen der Serviceeinrichtung auf offensichtliche Schäden und Mängel hinsichtlich der Befahrbarkeit der Gleisanlagen und des Freiseins des

Regellichtraums. Bei festgestellten Behinderungen und Mängeln sind sämtliche Fahrzeugbewegungen sofort einzustellen und die Vorgaben des Notfallmanagement zu befolgen (unten Punkt 3.1.12 der NBS-BT).

3.1.2.4 Bei der Nutzung der Serviceeinrichtung sind im Übrigen folgende Regelwerke zu beachten:

Regelwerke der Deutschen Bahn AG

- Ril 301 "Signalbuch"
- Ril 408 "Züge fahren und Rangieren"
- Ril 458 "Außergewöhnliche Sendungen"
- Ril 481 "Telekommunikationsanlagen bedienen"
- Ril 482 "Signalanlagen bedienen"
- Ril 492 "Triebfahrzeuge führen"

Regelwerke des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

Regelwerke des EIU (werden bei erstmaliger Vermittlung der Ortskenntnisse nach Punkt 2.2 NBS-BT übergeben)

- Örtliche Richtlinien zur Ril 408.01-09 für das Zugpersonal

Zusätzliche Bestimmungen durch örtliche Besonderheiten treten nicht hinzu.

3.1.3 Gleisanlagen und Zweckbestimmung

Nr	Nutzlänge	Zweck	Neigung	Bemerkungen
8	527 / 543 m	Ein-/Ausfahrgleis	ungeneigt	
9	481 / 504 m	Ein-/Ausfahrgleis	ungeneigt	
11	531 / 540 m	Rangier-/Abstellgleis	ungeneigt	
12	436 m	Rangier-/Abstellgleis	ungeneigt	
13	410 m	Rangier-/Abstellgleis	ungeneigt	
14	410 m	Rangier-/Abstellgleis	ungeneigt	
15	435 m	Rangier-/Abstellgleis	ungeneigt	
83	0 m	Verbindungs-/Ausziehgleis	nur zum Umsetzen von Tfz und für Fahrten in den Anschluss der Zech Umwelt GmbH	

Eine Gleisplanskizze ist den NBS-BT als Anlage 1 beigefügt.

Alle Gleise sind für die Streckenklasse D4 mit 22,5 t Radsatzlast und 8 t/m zugelassen. Gleisradien unter 190 m oder Profileinschränkungen sind nicht vorhanden.

3.1.4 Signale

In der Serviceeinrichtung sind keine beweglichen Signale vorhanden.

3.1.5 Telekommunikationsanlagen

Es sind keine Telekommunikationsanlagen vorhanden. Für die Nutzung eigener Bahnfunkgeräte und Mobiltelefone gibt es keine Einschränkungen.

3.1.6 Funkfernsteuerung

Alle Anlagen dürfen ohne Einschränkungen mit Funkfernsteuerung befahren werden.

3.1.7 Fahrleitungsanlagen

nicht vorhanden

3.1.8 Beleuchtungsanlagen

vorhanden

3.1.9 Bewegen von Fahrzeugen

3.1.9.1 Alle Fahrzeugbewegungen sind Rangierfahrten und finden auf Sicht statt. Ausnahme sind die ein- und ausfahrenden Züge in den Gleisen 8 und 9.

3.1.9.2 Als größte zulässige Rangiergeschwindigkeiten ist festgelegt:

Gleise 8 – 15	25 km/h
Gleis 83	5 km/h

3.1.9.3 Die Rangierabteilungen müssen ein Bremsvermögen von mindestens 36 Brh aufweisen.

3.1.10 Bedienzeitraum

Die Serviceeinrichtung kann zu den Besetzungszeiten des Stellwerkes Gelsenkirchen-Bismarck der DB Netz AG bedient werden.

3.1.11 Zustimmung zum Befahren der Serviceeinrichtung

3.1.11.1 Jedes Befahren der Serviceeinrichtung ist vorab von dem Zugangsberechtigten bei der Dispo-Stelle des EIU telefonisch anzufragen. Das gilt auch wenn bereits ein Nutzungsvereinbarung gemäß Punkt 4 zwischen dem Zugangsberechtigten und dem EIU geschlossen wurde ,

3.1.11.2 Bei jeder Anfrage sind anzugeben:

- beauftragtes EVU (sofern Zugangsberechtigter nicht selbst das verantwortliche EVU ist)
 - voraussichtliche Ankunftszeit
 - Zuglänge
 - Länge der angehängten Wagengruppe
 - vorgesehen Rangierarbeiten (z. B. Abstellen der Waggons, Umsetzen Zuglok, Bedienen der Ladestelle, Holen abgestellter Waggons)
 - sofern vorgesehen: Weiterfahrt in den Anschluss Zech
- Für unvollständige Anfragen gilt Punkt 3.2.2 der NBS-AT.

3.1.11.3 Die Dispo-Stelle des EIU prüft, ob,

1. für die angefragte Einfahrt ausreichend Gleise im Rangierbahnhof frei sind,
2. andere Rangierarbeiten nicht be- bzw. verhindert werden,
3. gefährdende Rangierfahrten eingestellt sind,
4. die weiteren Rangierarbeiten möglich sind,
5. ggf. ob notwendigen Abstimmungen mit der Zech erfolgt sind.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, erteilt die Dispostelle des EIU dem Zugangsberechtigten die Zustimmung zur Nutzung der Serviceeinrichtung in dem angemeldeten Umfang und übermittelt dem Zugangsberechtigten innerhalb von maximal fünf Arbeitstagen ein entsprechendes schriftliches Nutzungsvertragsangebot. Der Nutzungsvertrag kommt mit Gegenzeichnung des Nutzungsvertragsangebot zustande.

- 3.1.11.4 Verspätungen und sonstige Abweichungen von der ursprünglichen Anfrage sind unverzüglich der Dispo-Stelle des EIU anzuzeigen. Auf der Grundlage dieser Anzeige prüft die Dispo-Stelle ob die Voraussetzungen gemäß Punkt 3.1.11.3 noch vorliegen.
- 3.1.11.5 Für Rangierfahrten im Ostkopf des Rbf über die Anschlussweiche hinaus ist die Zustimmung des Betrieblich örtlich zuständigen Mitarbeiter (BözM) der DB Netz AG einzuholen. Für diese Fahrten entfällt die Zustimmung durch die Dispostelle des EIU.

3.1.12 Notfallmanagement

- 3.1.12.1 Alle entstandenen oder entdeckten Mängel an den Gleisanlage sind dem EBI zu melden..
- 3.1.12.2 Entstandene oder entdeckte Mängel den Fahrzeugen sind zu beseitigen bzw. zu beheben. Ist eine Beseitigung bzw. Behebung nicht möglich, sind die Mängel dem EBI zu melden. Dieser entscheidet über das weitere Vorgehen.
- 3.1.12.3 Nach einer Entgleisung, Weichenaufschneidung oder einer anderen Beschädigung an Anlagen und / oder Fahrzeugen ist anzuhalten und der EBI zu verständigen. Der EBI trifft alle weiteren Entscheidungen.
- 3.1.12.4 Bei einem Unfall mit Personenschaden ist anzuhalten und erste Hilfe zu leisten bzw. zu organisieren. Der EBI ist zu verständigen. Der EBI trifft alle weiteren Entscheidungen.

3.1.13 Gefährliche Güter

Das Befahren der Serviceeinrichtung mit und das Abstellen von gefährlichen Gütern ist nicht zulässig.

3.2 bleibt frei

4 Nutzungsvereinbarungen

- 4.1 Nutzung der Serviceeinrichtung dürfen ausschließlich auf der Grundlage eines zwischen dem Zugangsberechtigten und der RAU abzuschließenden Nutzungsvertrages erfolgen.

5 Entgeltgrundsätze

- 5.1 Das von dem EIU für die Nutzung der Gleise der Serviceeinrichtung zum Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen pro Monat erhobene Entgelt ist in der Anlage 2 (Entgeltliste) ausgewiesen. Dieses Entgelt umfasst neben der Nutzung eines Gleises zum Abstellen auch die übliche Nutzung der zum Ein- und Ausfahren benötigten Weichen und eines Gleises zum Umsetzen des Triebfahrzeugs sowie die Bearbeitung des Antrags.
- 5.2 Für kurzzeitige Anmietungen der Gleise wird ein Entgelt pro Tag und Gleis berechnet, welches sich aus dem auf 30 Tage umgelegten Monatsentgelt nach Ziffer 5.1 zuzüglich eines Aufschlags von 20 % für den erhöhten Verwaltungsaufwand errechnet.

- 5.3 Storniert der Zugangsberechtigte die vereinbarte Nutzung bis zu drei Tage vor dem vereinbarten Nutzungsbeginn, ist ein Stornierungsentgelt von 10% des Entgelts für die vereinbarte Nutzung zur Deckung des Verwaltungsaufwandes und der erschwerten Vermarktung an Dritte zu zahlen. Bei Stornierung bis zu einem Tag vor Nutzungsbeginn erhöht sich das Stornierungsentgelt auf 50% des vereinbarten Nutzungsentgelts. Bei späteren Stornierungen werden 90% des vereinbarten Entgelts berechnet. Gelingt es dem EIU für das Gleis/die Gleise, auf die sich die Stornierung bezieht, vorzeitig mit einem Dritten eine Nutzungsvereinbarung zu schließen, fällt das Stornierungsentgelt nur für den Zeitraum bis zum Beginn der vereinbarten Nutzung durch den Dritten an.
- 5.4 Für die erstmalige Vermittlung der Ortskenntnisse verlangt das EIU von jedem Zugangsberechtigten einen einmaligen Betrag von 450,- € netto.

6 Anreizensystem

- 6.1 Das Anreizsystem greift, wenn die Serviceeinrichtung aus technischen oder betrieblichen Gründen oder wegen einer Verspätung des EVU nicht verfügbar ist. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist es, dass das Bestehen einer Nutzungsvereinbarung gemäß Punkt 4 NBS-BT. Hinsichtlich der Verantwortung einer Partei im Sinne der §§ 276, 278 BGB ist zu unterscheiden zwischen der Verantwortung des EIU und Verantwortung des EVU. Ursache der Nichtverfügbarkeit die nicht oder nicht eindeutig einem Verantwortungsbereich zugeordnet werden können, bleiben für das Anreizsystem außer Betracht.
- 6.2 Hat die Nichtverfügbarkeit technische Gründe, liegt in der Verantwortung des EIU und konnte die Nichtverfügbarkeit nicht innerhalb von 12 Stunden ab Eintritt behoben werden, erhält das EVU ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesentgelts. Das gilt nicht, wenn das EIU dem EVU eine gleichwertige Alternative angeboten hat.
- 6.3 Hat die Nichtverfügbarkeit technische Gründe, liegt in der Verantwortung des EVU und konnte die Nichtverfügbarkeit nicht innerhalb von 12 Stunden ab Eintritt behoben werden, erhält das EIU ein Anreizentgelt in Höhe eines Tagesentgelts.
- 6.4 Erfolgt die Nutzung der Serviceeinrichtung bereits vor Beginn des vereinbarten Nutzungszeitraums oder über den Nutzungszeitraum hinaus, ist als Anreiz zusätzlich zu dem Tagesentgelt ein weiteres Tagesentgelt zu entrichten.

7 Kontaktdaten

Dispo-Stelle EIU:	Andreas Blum	0151 12 486 057
EBL:	Uwe Henrich	0228 85 03 40 15
öBl:	Rainer Strehlow	0208 48 48 39 53 / 0151 43 23 89 44
BözM	Fdl GE-Bismarck	0209 9729-419 /-420
Zech	Michael Maurer	02043 96 34 18 / 0172 489 75 51

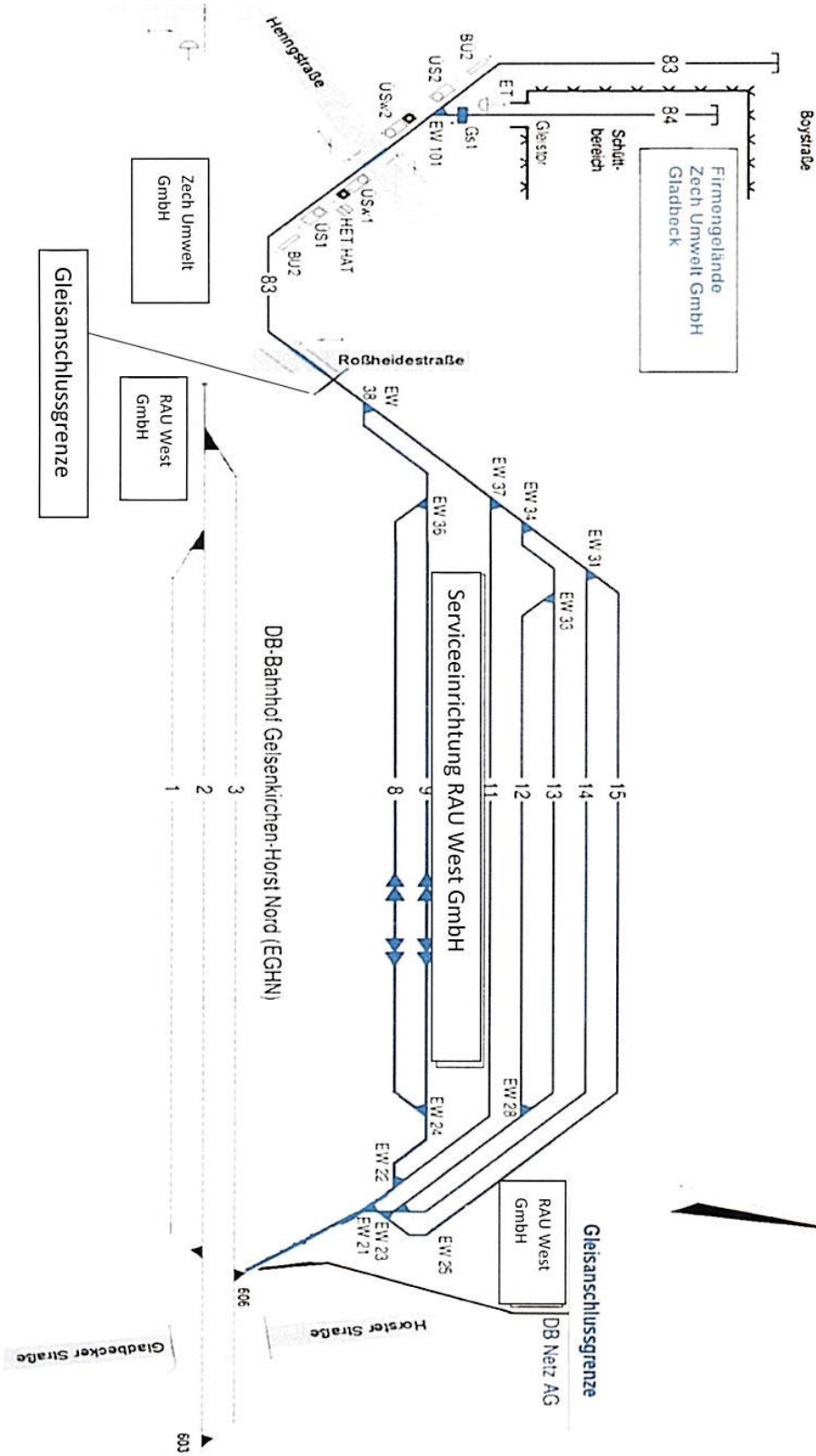
8 Inkrafttreten / Änderungen

- 8.1 Diese NBS-BT gelten ab dem auf dem Deckblatt genannten Datum und bis zum Inkrafttreten einer geänderten Fassung.
- 8.2 Beabsichtigte Änderungen werden unter www.rauwest.de veröffentlicht.

Anlagen

- 1 Gleisplanskizze**
- 2 Entgeltliste**

Gleisplanskizze



2 Entgeltliste

Vorbemerkungen:

Die Entgeltgrundsätze sind dem Kapitel 5 der NBS-BT zu entnehmen. Alle ausgewiesenen Preise sind Nettopreise und werden zzgl. Mehrwertsteuer in der jeweiligen gesetzlichen Höhe in Rechnung gestellt.

Abstellgleise

pro Monat und Gleis 2.050,- €

pro Tag und Gleis (2.050 €/30 x 1,2) 82,- €

Sonstiges

erstmalige Vermittlung der Ortskenntnisse 450,- €