

NUTZUNGSBEDINGUNGEN FÜR SERVICEEINRICHTUNGEN (NBS)

der Logistikzentrum RuhrOst GmbH

Besonderer Teil (NBS-BT)

Stand: 28.04.2026

Gültig ab: 15.06.2026

Logistikzentrum RuhrOst GmbH

Heinrich-Hertz-Straße 2

59423 Unna

Telefon: 02303 2001-0

Telefax: 02303 2001-22

E-Mail: office@logistikzentrum-ruhrost.de

Inhalt

Verzeichnis der Abkürzungen	3
1 Allgemeine Informationen	4
2 Ergänzungen zu / Abweichungen von den NBS-AT.....	5
2.1 Zu den Abschnitten 2.3.1 und 2.4.1 NBS-AT.....	5
2.2 Zu Abschnitt 2.3.3 NBS-AT	5
2.3 Zu Abschnitt 2.4.2 NBS-AT	5
2.4 Zu Abschnitt 3.1.2 NBS-AT	5
2.5 Zu Abschnitt 3.1.3 NBS-AT	5
2.6 Zu Abschnitt 3.2.1 NBS-AT	6
2.7 Zu Abschnitt 3.3.1 NBS-AT	6
2.8 Zu Abschnitt 4.1 NBS-AT	6
2.9 Zu den Abschnitten 5.1.3, 5.2, 5.6, 5.7.2 und 5.7.3 NBS-AT	6
2.10 Zu Abschnitt 5.3.3 NBS-AT	7
2.11 Zu Abschnitt 5.7.2 NBS-AT	7
2.12 Zu Abschnitt 6.1.1 NBS-AT	7
2.13 Zu Abschnitt 6.5 NBS-AT	7
3 Beschreibung der Serviceeinrichtung	8
3.1 Anschlussbahn Bönen mit Gleisanlagen des KV-Terminals Bönen	8
3.2 Anschlussbahn Unna-Königsborn.....	9
3.3 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	13
4.3 Pflichtleistungen.....	16
4.4 Zusatzleistungen.....	16
4.5 Angrenzende Anlagen.....	16
5 Inkrafttreten	16

Verzeichnis der Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBL	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
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 (Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung – EIGV)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
KV	Kombinierter Verkehr
LZR	Logistikzentrum RuhrOst GmbH
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
Sh0, Sh1	Signalbegriffe nach Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959)
StVO	Straßenverkehrsordnung
URL	Uniform Resource Locator (Internetadresse)
usw.	und so weiter
UVV	Unfallverhütungsvorschriften
z. B.	zum Beispiel

1 Allgemeine Informationen

1.1

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich

- die diskriminierungsfreie Benutzung von Serviceeinrichtungen und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung von Serviceeinrichtungen und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3

Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (NBS-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (NBS-BT).

1.4

Diese NBS-BT behandeln in Ergänzung zu den NBS-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.

1.5

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

1.6

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

<https://logistikzentrum-ruhrost.chayns.site>

bekannt gemacht.

2 Ergänzungen zu / Abweichungen von den NBS-AT

2.1 Zu den Abschnitten 2.3.1 und 2.4.1 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.

2.2 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 NBS-BT) und der jeweils geltenden Entgeltliste.

2.3 Zu Abschnitt 2.4.2 NBS-AT

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

2.4 Zu Abschnitt 3.1.2 NBS-AT

Außer dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) und den in Abschnitt 2.1 NBS-BT genannten Vorschriften sind weitere zugangsrelevante Vorschriften

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

2.5 Zu Abschnitt 3.1.3 NBS-AT

Die LZR stellt jedem Zugangsberechtigten auf dessen Anforderung einmalig je ein Exemplar der vor- genannten Regelwerke, soweit diese nicht anderweitig kostenfrei verfügbar sind, ohne gesonderte Berechnung von Kosten digital zur Verfügung. Die Bereitstellung erfolgt durch Einstellung ins Internet (vgl. Abschnitt 1.6 NBS-BT). Der Zugangsberechtigte darf die empfangenen Unterlagen für eigene Zwecke vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden; eine Weitergabe an Dritte (auch an andere Zugangsberechtigte) bedarf der Zustimmung der LZR.

2.6 Zu Abschnitt 3.2.1 NBS-AT

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

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

office@logistikzentrum-ruhrost.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) sowie
- d) beantragter zeitlicher Umfang der Nutzung (Tag und Zeitraum zwischen Einfahrt in und Ausfahrt aus der Infrastruktur der LZR).

2.7 Zu Abschnitt 3.3.1 NBS-AT

Sollten neue Anträge zu einer unvereinbaren Auslastung führen, so wird das EIU Kontakt zu den betroffenen EVUs aufnehmen und eine einvernehmliche Lösung herbeiwirken. Kommt eine Einigung nicht zustande, werden folgende Verfahrensschritte in nachstehender Reihenfolge durchgeführt:

- a) Das EIU gewährt den Anträgen Vorrang, welche fristgerecht eingegangen sind.
- b) Kann nach Nummer a) keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU nach der Reihenfolge des Antragseingangs („first come, first served“).

2.8 Zu Abschnitt 4.1 NBS-AT

Die Entgeltgrundsätze sind in Abschnitt 4 NBS-BT näher beschrieben.

2.9 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 §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG näher bestimmt. Dabei wird angestrebt, in möglichst allen Fällen einheitliche Ansprechpartner bzw. Kommunikationswege zur Verfügung zu stellen.

2.10 Zu Abschnitt 5.3.3 NBS-AT

Nichtverfügbarkeiten von Infrastruktur, die durch technische und/oder betriebliche Störungen entstehen, zeigt das EVU dem gemäß Abschnitt 5.1.3 NBS-AT 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 NBS-BT). Haftungsansprüche gemäß Abschnitt 6 NBS-AT bleiben unberührt.

2.11 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 1.6 NBS-BT genannten Website bekannt.

2.12 Zu Abschnitt 6.1.1 NBS-AT

Ergänzend zu Abschnitt 2.2 NBS-AT weist das zugangsberechtigte EVU bei Abschluss einer Vereinbarung gemäß §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG 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.

2.13 Zu Abschnitt 6.5 NBS-AT

Sollte eine abweichende Nutzung, als die vereinbarte im Voraus erkennbar sein, so wird das EVU das EIU hierüber rechtzeitig informieren. Im Falle von ad-hoc Maßnahmen wird das EIU unverzüglich durch das EVU in Kenntnis gesetzt.

3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

3.1 Anschlussbahn Bönen mit Gleisanlagen des KV-Terminals Bönen

3.1.1

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) als Serviceeinrichtungen.

Die Gleisanlagen des KV-Terminals Bönen bilden eine Serviceeinrichtung gemäß Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe b ERegG (Güterterminals). Die übrigen Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn bilden eine Serviceeinrichtung gemäß Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe h ERegG (Zuführungsgleise).

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

3.1.2

Die Gleisanlagen im KV-Terminal Bönen umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ortsgestellt): 105, 106, 107, 108, 109, 110;
- b) Gleis 113/3 (im Gleislageplan Gleis 1, Nutzlänge 578 Meter) zwischen Weiche 106 und Gleisabschluss (Prellbock);
- c) Gleis 113/4 (im Gleislageplan Gleis 2, Nutzlänge 575 Meter) zwischen Weiche 106 und Gleisabschluss (Prellbock);
- d) Gleis 113/5 (im Gleislageplan Gleis 3, Nutzlänge 591 Meter) zwischen Weiche 110 und Gleisabschluss (Prellbock);
- e) Gleis 113/6 (im Gleislageplan Gleis 4, Nutzlänge 334 Meter) zwischen Weiche 110 und Gleisabschluss (Prellbock).

An Weiche 105 zweigt aus dem KV-Terminal der Privatgleisanschluss Pharmlog ab. Der Anschluss ist nicht Teil der Serviceeinrichtung. Die Betriebsführung für Weiche 105 gehört zum Betrieb der Serviceeinrichtung.

3.1.3

Die übrigen Gleisanlagen der Anschlussbahn Bönen umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ferngestellt durch DB Netz AG): 100 (Anschlussweiche), 101 (Schutzweiche), 102, 103;
- b) Weichen (ortsgestellt): 104, 202, 204, 205, 206;
- c) Schutzgleis 113/1 zwischen Weiche 102 und Weiche 101 sowie zwischen Weiche 101 und Prellbock;
- d) Kurve zwischen Weiche 102 und Weiche 104 nebst Brücke über den Rexebach;
- e) Kurve zwischen Weiche 103 und Weiche 104 nebst Brücke über den Rexebach;
- f) Stammgleis 113/2 zwischen Weiche 102 und Weiche 103, zwischen Weiche 103 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;
- g) Gleissperre GS X (ferngestellt);
- h) Gleissperre GS XX mit Lichtschutzsignal (ferngestellt);
- i) Bahnübergang Edisonstraße (Halbschranke, Lichtzeichenanlage);
- j) Bahnübergang Weetfelder Straße (Lichtzeichenanlage);
- k) Lichtschutzsignal LS 104.

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

An Weiche 204 zweigt der Privatgleisanschluss Becker ab. Die Betriebsführung für Weiche 204 gehört zum Betrieb der Serviceeinrichtung. Der Privatgleisanschluss selbst ist nicht Teil der Serviceeinrichtung.

An den Weichen 205 und 206 zweigt der Privatgleisanschluss Welser Profile Werk II ab. Die Betriebsführung für Weiche 205 und Weiche 206 gehört zum Betrieb der öffentlichen Serviceeinrichtung. Der Privatgleisanschluss selbst ist nicht Teil der öffentlichen Anschlussbahn.

Der kleinste Kurvenradius beträgt 190 Meter.

Nähere Angaben enthalten die Bedienungsanweisung und der Gleislageplan.

3.2 Anschlussbahn Unna-Königsborn

3.2.1

Die LZR betreibt die Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn am Bahnhof Unna-Königsborn der DB InfraGO AG als Serviceeinrichtungen.

Die Gleisanlagen der öffentlichen Anschlussbahn sind eine Serviceeinrichtung gemäß Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe h ERegG (Zuführungsgleise).

3.2.2

Die Gleisanlagen der Anschlussbahn Unna-Königsborn umfassen folgende Infrastrukturelemente:

- a) Weichen (ortsgestellt): 704 (Anschlussweiche), 20 (Außenbogenweiche);
- 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) Gleis zwischen Weichenende Abzweigweiche Weiche 20 und Tor Privatgleisanschluss Firma Fiege (Nutzlänge ca. 580 Meter);
- d) Bahnübergang Heidestraße (unbeschränkt, ohne Lichtzeichen);
- e) Bahnübergänge mit kombinierter Sicherungsanlage Dreherstraße/Gießelstraße (Lichtzeichenanlage mit Überwachungssignalen für den Schienenverkehr),
- f) Signal Ra 11 (Wartesignal) etwa in Höhe Weichenende 704.

Die Bedienung der kombinierten Bahnübergangs-Sicherungsanlage Dreherstraße/Gießelstraße obliegt dem Privatanschießer, die Unterhaltung jedoch der LZR.

Der kleinste Kurvenradius beträgt 180 Meter.

Nähere Angaben enthält die Bedienungsanweisung.

3.3 Nutzung der örtlichen Gleisanlagen

3.3.1

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.

3.3.2

Die örtlichen Gleisanlagen der Serviceeinrichtung dienen im Einzelnen folgenden Zwecken:

- a) Anschlussbahn Bönen: Anschluss von privaten nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Gleisanschlüssen) sowie des KV-Terminal Bönen;
- b) Gleisanlagen im KV-Terminal Bönen: Umschlag im kombinierten Verkehr für mehr als einen Endnutzer;
- c) Anschlussbahn Unna-Königsborn: Anschluss von privaten nicht-öffentlichen Eisenbahnen (Gleisanschlüssen).

Nutzungen zu anderen als den vorgenannten Zwecken sind nicht zulässig.

3.3.3

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.

3.3.4

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 InfraGO AG,
- b) Gleissperren zur Deckung des Anschlusses an Betriebsanlagen der DB InfraGO AG in Bönen sowie
- c) zugeschalteten und handeingeschalteten Lichtzeichenanlagen an Bahnübergängen.

3.3.5

Die Kommunikation erfolgt durch Mobiltelefon.

3.3.6

Die Umgrenzungslinie entspricht dem Lichtraumprofil GC.

3.3.7

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

4.1.1

Bei der in Punkt 3.3.2 genannten Gleisanlagen handelt es sich um Serviceeinrichtungen im Sinne des ERegG. Dementsprechend sind die Anforderungen des ERegG an die Entgeltbildung zu berücksichtigen. Gemäß § 32 Abs. 1 ERegG dürfen die Entgelte „die Kosten [...] zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen“. Zusätzlich müssen die Entgelte gemäß § 32 Abs. 2 ERegG „angemessen, nichtdiskriminierend und transparent“ sein.

4.1.2

Grundlagen der Entgeltbildung sind die – auf Basis der in den vergangenen Jahren angefallenen Kosten – prognostizierten Kosten für den Betrieb der Serviceeinrichtung. Diese beinhalten den Materialaufwand, den Personalaufwand, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen abzüglich der sonstigen betrieblichen Erträge zuzüglich der kalkulatorischen Eigenkapitalkosten als angemessenen Gewinn.

Die Kosten für die Unterhaltung der Weichen zu den Privatgleisanschlüssen sowie Betriebsführung, Betrieb und Unterhaltung der dortigen Gleisanlagen obliegen den jeweiligen Anschließern.

4.1.3

Für die Ermittlung der Entgelte wird eine Prognose der Nutzung der Anlagen durch EVU auf Basis der in den vergangenen Jahren eingetretenen Nutzung erstellt. 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, die den NBS als Anhang beigefügt wird.

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

4.2.1

In Umsetzung der Anforderungen des § 39 Abs. 2 und Abs. 4 ERegG hat die LZR leistungsanhängige Bestandteile in die Entgeltgrundsätze integriert (Anreizsystem). Das Anreizsystem greift bei Überschreitung der in Abschnitt 2.10 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.
- 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.

4.2.2

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.

4.2.3

In Bönen besteht eine Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs als Serviceeinrichtung. 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

angegeben.

4.2.4

Die Gleisanlagen sind zu folgenden Zeiten geöffnet:

- an Werktagen außer Samstagen 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr,
- an Samstagen 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr,
- an Sonn- und Feiertagen geschlossen.

Als Feiertage gelten neben den allgemeinen Feiertagen die Landesfeiertage in Nordrhein-Westfalen.

Auf Verlangen des Nutzungsberechtigten (Vorankündigung) 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.

4.2.5

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 weitgehend 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,
- c) ein Kalendertag vor Beginn der vereinbarten Nutzung oder später eine Vermarktung der Nutzung an andere Nutzungsberechtigte nicht mehr möglich ist.

In den Fällen des Buchstaben b) werden entsprechend des Zeitverlaufs gestufte Anteile des Nutzungsentgelts erhoben. Die Zeitstufen sind wie folgt (jeweils einschließlich):

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

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

4.2.6

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.

4.3 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.

4.4 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.

4.5 Angrenzende Anlagen

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 Inkrafttreten

Die vorstehenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Logistikzentrum RuhrOst GmbH (LZR) – Besondere Teil (NBS-BT) treten am 15.06.2026 in Kraft.