
Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Duisburger Hafen AG

Stand: 14.09.2026

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abkürzungen.....	5
Legende	6
1 Zweck und Geltungsbereich	7
2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	7
2.1 Genehmigung	7
2.2 Haftpflichtversicherung.....	8
2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	9
2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge.....	9
2.5 Finanzgarantie	10
3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	11
3.1 Allgemeines	11
3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen	11
3.3 Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen	11
4 Nutzungsentgelt	12
4.1 Bemessungsgrundlage.....	12
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge.....	12
4.3 Umsatzsteuer	12
4.4 Zahlungsweise	12
4.5 Aufrechnungsbefugnis	13
5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	13
5.1 Grundsätze	13
5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen	13
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	14
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis	14
5.5 Mitfahrt im Führerraum	15
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	15
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	15
6 Haftung.....	15
6.1 Grundsatz	15
6.2 Mitverschulden	16
6.3 Haftung der Mitarbeiter	16
6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher.....	16
6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	16

7	Gefahren für die Umwelt	17
7.1	Grundsatz	17
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	17
7.3	Bodenkontaminationen	17
7.4	Ausgleichspflicht zwischen EIU und EVU.....	17
	Besonderer Teil	18
	Überblick der Abweichungen zum NBS-AT	18
	1. Ergänzungen/Abweichungen zum NBS-AT	20
	zu Abschnitt 2 NBS-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen –	20
1.1	Grundsätzliches Vorschriftenwerk – Abweichungen zu Punkt 2.3.1 NBS-AT	20
1.2	Ortskenntnis – Abweichungen zu Punkt 2.3.3 NBS-AT	20
1.3	Besondere Fahrzeugausrüstungen - zu Punkt 2.4.2 NBS-AT	20
	zu Abschnitt 3 NBS-AT	21
1.4	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - zu Punkt 3.1.1 NBS-AT	21
1.5	Besondere Vorschriften des EIU - zu Punkt 3.1.2 NBS-AT	21
1.6	Weitere Informationen (Betriebszeiten) - zu Punkt 3.1.3 NBS-AT.....	21
1.7	Antrag auf Zugang zur Serviceeinrichtung - zu Punkt 3.2.1 NBS-AT	22
1.8	Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen - zu Punkt 3.3.1. NBS-AT.....	24
	zu Abschnitt 4 NBS-AT	24
1.9	Nutzungsentgelt.....	24
	Zu Punkt 4.1 NBS-AT	24
	zu Abschnitt 5 NBS-AT – Rechte und Pflichten –	26
1.10	Information über Abweichungen – zu Punkt 5.3.1 NBS-AT	26
1.11	Ausrangieren von Wagen/Triebfahrzeugen - zu Punkt 5.3.2 NBS-AT.....	26
1.12	Erreichbare Stelle – zu Punkt 5.1.3 NBS-AT	26
1.13	Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis – zu Punkt 5.4 NBS-AT	26
	zu Abschnitt 6 NBS-AT – Haftung –	27
1.14	Abweichung von der Haftungsregelung – zu Punkt 6.1.3 NBS-AT	27
2.	Beschreibung der Infrastruktur	27
2.1	Allgemeines.....	27
2.2	Duisburg Ruhrort-Hafen	27
2.3	Duisburg-Hafen	28
2.4	Duisburg Hochfeld-Nord.....	29
2.5	Südhafen (Duisburg Hochfeld-Süd).....	31
2.6	Logport I (DU-Rheinhausen).....	31

2.7 Logport II (Duisburg Wanheim)	34
2.8 Logport III (Duisburg Hohenbudberg)	35
2.9 Logport VI (DU-Walsum)	36
3. Sonstiges	37
3.1 Nutzung von Tankstelle, Gleiswaage, KV-Terminals und Bremsprobeanlagen	37
3.1.1 Gleiswaage	37
3.1.2 Tankstelle	37
3.1.3 KV-Terminals.....	37
3.1.4 Bremsprobeanlagen	37
3.2 Gefahrgut	38
3.3 Notfallmanagement.....	38
3.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten	38
3.3.2 Notfallmanager	38
3.3.3 Aufgleistechnik	38
4. Veröffentlichungen.....	38
5. Kontaktdaten	39

Verzeichnis der Abkürzungen

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

Legende

Bei den vorliegenden Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen handelt es sich um die Nutzungsbedingungen des öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens Duisburger Hafen AG, im Folgenden kurz das *EIU*.

Zu Textpassagen in den NBS-AT mit einer solchen **hellgrauen Hinterlegung** finden sich in den NBS-BT abweichende oder ergänzende Regelungen.

Allgemeiner Teil

1 Zweck und Geltungsbereich

- 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 **Die NBS-AT ergänzende sowie etwaige von den NBS-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den NBS-BT. Regelungen in den NBS-BT gehen den Regelungen in den NBS-AT vor.**
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den EIU.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Fahrzeughalter.
- 1.7 Allein rechtsverbindlich sind die Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache. Werden die Nutzungsbedingungen in einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union veröffentlicht, dient dies lediglich der besseren Information von Zugangsberechtigten.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Genehmigung

- 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:
 - einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als

Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);

- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer Kopie einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a AEG erbringen.

- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG).

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.

Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG erbringen.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Unternehmensgenehmigung verlangt das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Unternehmensgenehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.

- 2.1.5 Informationen bezüglich der Beantragung von Unternehmensgenehmigungen nach § 6 AEG sowie von Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a AEG stellt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Webseite (www.eba.bund.de) zur Verfügung.

2.2 Haftpflichtversicherung

- 2.2.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.

- 2.2.2 Eines jährlichen Nachweises gemäß Punkt 2.2.1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zu dem EIU unterhält.
- 2.2.3 Änderungen zum bestehenden Versicherungsverhältnis teilt das EVU dem EIU unverzüglich schriftlich mit.

2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das EIU verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Genehmigung für das Inverkehrbringen im Sinne der Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung verfügen; § 42 Abs. 2 und 5 EIGV bleiben unberührt. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des EIU.

2.5 Finanzgarantie

- 2.5.1 Das EIU kann den Zugang zu Serviceeinrichtungen und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, von einer angemessenen Sicherheit abhängig machen, wenn der Zugangsberechtigte es innerhalb der letzten drei Jahre wiederholt versäumt hat, das Entgelt für bereits gewährte und in Anspruch genommene Zugangsrechte zu entrichten. Säumnis liegt vor, wenn das Entgelt nicht fristgerecht entrichtet wurde. Satz 1 gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 Buchstaben a und c ERegG.
- 2.5.2 Angemessen ist eine Finanzgarantie in Höhe des jeweils in einem Monat (Garantiezeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes für bereits vereinbarte oder erfahrungsgemäß in Anspruch genommene Leistungen. Dabei gilt Folgendes:
 - 2.5.2.1 Eine Finanzgarantie ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist eine Finanzgarantie jeweils in Höhe des für den Folgemonat voraussichtlich insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
 - 2.5.2.2 Werden für einen Garantiezeitraum, für den bereits eine Finanzgarantie erbracht wurde, weitere Leistungen beantragt, ist eine zusätzliche Finanzgarantie für das hierfür voraussichtlich zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- 2.5.3 Die Finanzgarantie kann durch Vorauszahlung, nach § 232 BGB oder durch Bürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) eines Finanzinstituts erbracht werden. Die Bürgschaft eines Finanzinstituts, welches von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.4 Das EIU macht sein Verlangen nach einer Finanzgarantie in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Finanzgarantie gilt Folgendes:
 - 2.5.4.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Finanzgarantie binnen fünf Arbeitstagen nach Zugang des Garantieverlangens, jedenfalls aber vor Leistungsbeginn erbracht sein. Arbeitstage sind alle Tage außer gesetzlich geschützte Feiertage am Sitz des EIU, Samstage und Sonntage.
 - 2.5.4.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Finanzgarantie spätestens zwei Arbeitstage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
 - 2.5.4.3 Ist Entgelt für weitere in einen Garantiezeitraum, für den bereits eine Finanzgarantie erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die darauf entfallende Finanzgarantie spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Finanzgarantie jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.5 Kann das EIU die rechtzeitige Erbringung der Finanzgarantie nicht feststellen, ist es ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Finanzgarantie nachweislich erbracht worden ist.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Allgemeinen und Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des EIU.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Benutzung der Serviceeinrichtung erforderlich sind, stellt das EIU dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen, soweit nicht Urheberrechte Dritter beeinträchtigt werden.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Nutzung von Serviceeinrichtungen richten sich nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert das EIU fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich unter Setzung einer angemessenen Frist für die Übermittlung der fehlenden oder berichtigenden Angaben nach.
- 3.2.3 Mangelfreie Anträge beantwortet das EIU innerhalb der von der Regulierungsstelle festgelegten Fristen, im Übrigen nach Maßgabe des Artikel 9 DVO (EU) 2017/2177.

3.3 Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen

- 3.3.1 Erhält das EIU einen Antrag auf Zugang zur Serviceeinrichtung oder die Erbringung einer Leistung, der mit einem anderen Antrag unvereinbar ist oder bereits zugewiesene Kapazität der Serviceeinrichtung betrifft, richtet sich das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren nach der DVO (EU) 2017/2177 sowie etwaigen ergänzenden Regelungen in den NBS-BT. Nach Maßgabe der Artikel 10 bis 12 DVO (EU) 2017/2177 geht das EIU mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:
 - 3.3.1.1 Das EIU nimmt Verhandlungen mit einem oder mehreren von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten auf. Es kann unter Hinweis darauf, dass bilaterale Verhandlungen abgelehnt werden können, einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Das EIU muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen abgelehnt wurden oder nicht zum Erfolg geführt haben.

- 3.3.1.2 Können Anträge nach dem Koordinierungsverfahren nicht miteinander in Einklang gebracht werden, richtet sich die Entscheidung des EIU nach den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen festgelegten Vorrangkriterien für die Kapazitätszuweisung.
- 3.3.1.3 Kann einem Antrag nicht entsprochen werden, prüfen das EIU und der Zugangsberechtigte gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen sofern nicht der Zugangsberechtigte das EIU auffordert, keine tragfähigen Alternativen anzugeben und auf die gemeinsame Prüfung zu verzichten.
- 3.3.2 Ein Zugangsberechtigter, dessen Antrag ganz oder teilweise abgelehnt wurde, kann bei Vorliegen der weiteren gesetzlichen Voraussetzungen Beschwerde auf Kapazitätszuweisung bei der Regulierungsbehörde einlegen (Artikel 13 Abs. 1 DVO (EU) 2017/2177, § 13 Abs. 3 Satz 1 ERegG).

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze nebst den Entgelten des EIU. Die Darlegung der Entgeltgrundsätze erfolgt in den NBS-BT. Die Darlegung der Entgelte erfolgt in der als Anlage zu den NBS genommenen Liste der Entgelte.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch das EIU.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des EIU zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn die Forderungen des Aufrechnenden unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

- 5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.
- 5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.
- 5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Information zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1 Das EIU stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Betrieb des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),
 - b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
 - c) Leistungseinschränkungen (z. B. Ausfall von eigenen Umschlageinrichtungen),
 - d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass das EIU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
 - etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

- Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen),
- Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.
- 5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar oder behördlich untersagt (z.B. zur Unfalluntersuchung).
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.3 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des EIU – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6 Das EIU hat Leistungseinschränkungen und Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von eigenen Umschlageneinrichtungen, Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Das EIU hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung

eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des EIU Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1 Das EIU bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Das EIU ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert es die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Das EIU kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jederzeit durchführen. Es führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2 Das EIU informiert über Nutzungseinschränkungen aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen jeweils unverzüglich. Dies gilt nicht im Falle von Ad-hoc-Maßnahmen, die nur mit kurzzeitigen oder sonst geringfügigen Nutzungseinschränkungen verbunden sind. Der Informationsweg ergibt sich aus dem Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.
- 5.7.3 Für Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

- 6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung

vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

- 6.1.3 Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim EIU oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

- a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.
- b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
- c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen nichts anderes

vereinbart oder im Rahmen des Anreizsystems gemäß § 39 Abs. 4 i. V. m. Abs. 2 ERegG nichts anderes geregelt ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des EIU (Unfallmeldestelle) zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst das EIU die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen EIU und EVU

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Hat das EIU zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

Besonderer Teil

Überblick der Abweichungen zum NBS-AT

Ziff. NBS- AT	Wortlaut	Ziff. NBS- BT	Wortlaut
2.3.1	Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/ESBO bzw. BOA/EBOA) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.	1.1	<p>Folgende Vorschriften gelten grundsätzlich für jeden Nutzer der Eisenbahn-Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) - Eisenbahnsignalordnung (ESO) - Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA - NRW) - Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen oder Binnenschifffahrt (GGVSEB) - Fahrdienstvorschrift für nicht bundeseigene Eisenbahnen (FV – NE) - Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- Bahnen und Eisenbahnen (UVV) - Betriebsunfallvorschrift NE (BUVO-NE) - Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen (HaSiG) <p>in der jeweils gültigen Fassung.</p> <p>Weitergehende gesetzliche Vorschriften bleiben hiervon unberührt.</p>
2.3.3	Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es	1.2	Die vom EVU eingesetzten Triebfahrzeugführer benötigen die erforderliche Ortskunde nach VDV-Schrift 755. Das EIU vermittelt die Ortskunde vor der ersten Fahrt gegen Entgelt gem.

	kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Das EIU verlangt für die Vermittlung der Ortskenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis auch selbst vermitteln.		Entgeltverzeichnis. Der Termin für die Einweisung soll mindestens 14 Tage vor der ersten Fahrt beantragt werden. Die eingewiesenen Personen dürfen betriebsintern weitere Personen einweisen. Dem EIU ist aber auf Verlangen eine aktuelle Liste aller eingewiesenen Personen des EVU zur Verfügung zu stellen. Soweit das Betriebspersonal des EVU die Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht regelmäßig befährt, gilt die Ortskunde sechs Monate nach der letzten Befahrung als erloschen und ist vor erneuter Befahrung erneut nachweislich zu erwerben.
5.1.3	Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.	1.12	Als erreichbare Stelle ist beim EIU ein Notfallmanagement eingerichtet; der Notfallmanager ist in Gefahrensituationen sowie dringenden Fällen befugt betriebliche Entscheidungen im Namen des EIU zu treffen.
6.1.1 6.1.3	Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBS-AT und BT keine davon abweichenden Regelungen enthalten. Im Verhältnis zwischen EIU und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.	1.14	Abweichend von den NBS-AT wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen EIU und EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,- EUR übersteigt.

1. Ergänzungen/Abweichungen zum NBS-AT zu Abschnitt 2 NBS-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen –

1.1 Grundsätzliches Vorschriftenwerk – Abweichungen zu Punkt 2.3.1 NBS-AT

Folgende Vorschriften gelten grundsätzlich für jeden Nutzer der Eisenbahn- Infrastruktur:

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA - NRW)
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen oder Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Fahrdienstvorschrift für nicht bundeseigene Eisenbahnen (FV – NE)
- Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (UVV)
- Betriebsunfallvorschrift NE (BUVO-NE)
- Hafensicherheitsgesetz Nordrhein-Westfalen (HaSiG)

in der jeweils gültigen Fassung.

Weitergehende gesetzliche Vorschriften bleiben hiervon unberührt.

1.2 Ortskenntnis – Abweichungen zu Punkt 2.3.3 NBS-AT

Die vom EVU eingesetzten Triebfahrzeugführer benötigen die erforderliche Ortskunde nach VDV-Schrift 755. Das EIU vermittelt die Ortskunde vor der ersten Fahrt gegen Entgelt gem. Entgeltverzeichnis der Duisburger Hafen AG. Der Termin für die Einweisung soll mindestens 14 Tage vor der ersten Fahrt beantragt werden. Die eingewiesenen Personen dürfen betriebsintern weitere Personen einweisen. Dem EIU ist aber auf Verlangen eine aktuelle Liste aller eingewiesenen Personen des EVU zur Verfügung zu stellen.

Soweit das Betriebspersonal des EVU die Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht regelmäßig befährt, gilt die Ortskunde sechs Monate nach der letzten Befahrung als erloschen und ist vor erneuter Befahrung erneut nachweislich zu erwerben.

1.3 Besondere Fahrzeugausrüstungen - zu Punkt 2.4.2 NBS-AT

Die Verträglichkeitsprüfung der genutzten Funkfernsteuerungsfrequenzen im Einsatzbereich obliegt dem EVU.

Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Triebfahrzeugführer beim Führen eines Triebfahrzeugs im Bereich des EIU mitzuführen:

- gültige Fahrerlaubnis

- Lichtbildausweis
- Warnweste nach Norm EN ISO 20471
- richtig zeigende Uhr
- rot abblendbare Handlampe
- weiß – rot – weiße Warnflagge
- GSM – Telefon (Mobiltelefon / Festgerät)

zu Abschnitt 3 NBS-AT

1.4 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur - zu Punkt 3.1.1 NBS-AT

Das EIU betreibt Serviceeinrichtungen mit örtlicher bzw. lokaler Bedeutung, auf denen Güterverkehr betrieben wird. Hierbei handelt es sich einerseits um Binnenverkehre (das sind solche Verkehre, die auf dieser Infrastruktur sowohl beginnen als auch enden), andererseits um netzüberschreitende Verkehre (Wechselverkehre) aus dem oder in das Netz eines angrenzenden Netzbetreibers.

Die Abwicklung der Verkehre erfolgt ausschließlich im Dispatcherverfahren. Dabei haben netzüberschreitende Verkehre in der Disposition durch die Leitstelle Vorrang vor den Binnenverkehren. Im Einzelfall maßgebend ist die frühere vor der späteren Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit im Fahrplan des angrenzenden Netzbetreibers, wobei jedoch pünktliche Verkehre Vorrang haben.

1.5 Besondere Vorschriften des EIU - zu Punkt 3.1.2 NBS-AT

Folgende Regelwerke gelten im Bereich der Serviceeinrichtungen für die Betriebsdurchführung, in der jeweils gültigen Fassung:

Vorschrift	
FV – NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Sig – VB – NE	Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BüV – NE	Bahnübergangsvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
DGUV – V73	Schienenbahnen
DGUV – R 114-002	Unfallverhütungsvorschriften für den Betrieb von Funkfernsteuerungen bei Eisenbahnen
SbV Duisport	Sammlung betrieblicher Vorschriften

1.6 Weitere Informationen (Betriebszeiten) - zu Punkt 3.1.3 NBS-AT

Die Besetzung der Stellwerke ist Montag bis Sonntag 0:00 bis 24:00 Uhr gewährleistet, mit Ausnahme vom 24./25.12 und 31.12./01.01., hier erfolgt jeweils von 20:00 bis 6:00 Uhr keine Besetzung der Stellwerke.

Die allgemeinen Bürozeiten des EIU, in denen Zugangsanträge und andere administrative Vorgänge bearbeitet werden, sind montags bis freitags jeweils von 7:00 Uhr bis 14:30 Uhr. An allen gesetzlichen Wochenfeiertagen in NRW sind die Büros nicht besetzt. Für Dienstleistungen außerhalb der vorgenannten Regelbetriebszeiten in den Stellwerken werden Zuschläge gemäß Entgeltverzeichnis erhoben.

1.7 Antrag auf Zugang zur Serviceeinrichtung - zu Punkt 3.2.1 NBS-AT

Das Zugangsverfahren ist zweistufig ausgestaltet. In der 1. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages. In der 2. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte die konkrete Nutzung.

Antrag auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (1. Stufe)

Anträge auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages können jederzeit per Brief oder elektronisch (Mailadresse: infrastructure@duisport.de) eingereicht werden. Das EIU wird unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang des Antrages ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages abgeben oder den Antrag unter Angabe des Ablehnungsgrundes zurückweisen. Die Anmeldung und die erforderlichen Daten sind in deutscher Sprache zu übermitteln.

Im Antrag sind, sofern bereits bekannt, folgende Angaben zu machen:

- Name, Anschrift (bei abweichender Rechnungsadresse auch diese), Kommunikationsdaten des EVU
- Versicherungsnachweis
- Zugnummer
- Bahnhof
- Ziel (Anschließer)
- Verkehrstage, Verkehrszeiten
- Zugtyp/Ladegut
- Traktionsart (E-Lok/Diesellok)
- maximale Zugmasse und Zuglänge

Nach Abschluss eines gültigen Infrastrukturnutzungsvertrags sind die beabsichtigten Nutzungen, gemäß der 2. Stufe, beim EIU anzumelden.

Anmeldung der konkreten Nutzung (2. Stufe)

Jede konkrete Nutzung ist mit dem Vordruck „Anmeldung zur Nutzung von Serviceeinrichtung“ beim EIU anzumelden und bedarf dessen Zustimmung. Die Anmeldung ist an die beiden Mailadressen infrastructure@duisport.de und

bahnabrechnung@duisport.de zu richten. Den Vordruck erhält der Zugangsberechtigte zusammen mit dem Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages.

Regelverkehre sollen einen Monat im Voraus angemeldet werden, sonstige Verkehre (Spot-Verkehre) mindestens 24 Stunden (Montag bis Freitag, jedoch bis spätestens 15:00 Uhr des Vortages) vorher. Für sonstige Verkehre an dem darauf folgenden Wochenende, soll die Anmeldung spätestens bis Donnerstag 15:00 Uhr, getätigt werden. Falls der Tag an dem eine Anmeldung einzureichen ist, ein gesetzlicher Feiertag sein sollte, soll die Anmeldung dementsprechend um 24 Std. vorgezogen werden.

Mit der Anmeldung hat das EVU zumindest folgende Angaben zu übermitteln:

- o Name, Anschrift (bei abweichender Rechnungsadresse auch diese), Kommunikationsdaten des EVU
- o Beabsichtigter Zeitpunkt, Fahrtverlauf und Dauer der Nutzung
- o Triebfahrzeuggattung
- o Triebfahrzeugausrüstung (z. B. Funkfernsteuerung)
- o Information über Transport (GGVSEB, KV, Lü-Sendung, Schwerwagen)
- o Zusammensetzung des Zuges (Ladefliste, Wagenliste)
- o Zugmasse und Zuglänge
- o Angaben zu benötigten Abstell- und Zusatzanlagen
- o Angaben zu zusätzlich benötigten Serviceleistungen

Sofern einzelne Angaben im Zeitpunkt der Anmeldung dem EVU noch nicht bekannt sind, hat es diese bis spätestens vor Nutzungsbeginn nachzureichen.

Das EIU wird unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang der Anmeldung die Zustimmung zur beantragten Nutzung erteilen oder die Ablehnungsgründe mitteilen.

Die Frist zur Bearbeitung einer Anfrage kann das EIU in Fällen aufwändiger Bearbeitung angemessen um bis zu 10 Tage verlängern. Fälle aufwändiger Bearbeitung liegen insbesondere vor bei:

- außergewöhnlichen Transporten (z. B. Lademaßüberschreitungen)
- Probefahrten (Versuchszüge)
- Rangierfahrten, die mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen verbunden sind
- Fahrten mit Nebenfahrzeugen

- Fahrten mit Reisenden

1.8 Behandlung konfligierender Anträge und Nutzungen - zu Punkt 3.3.1. NBS-AT

Sofern die Anträge nach dem Koordinierungsverfahren nicht miteinander in Einklang gebracht werden können, entscheidet das EIU zunächst nach Maßgabe des Hauptzwecks der beantragten Infrastruktur. Hiernach wird die Nutzung von Lade- oder Terminalgleisen zur Be- und Entladung oder den Umschlag von KV-Einheiten Vorrang vor der Nutzung zu reinen Abstellzwecken gegeben. Unterscheiden sich die Zwecke zur Infrastrukturnutzung nicht, entscheidet das EIU nach der Reihenfolge des Auftragseingangs („first come, first served“).

zu Abschnitt 4 NBS-AT

1.9 Nutzungsentgelt

Das EIU veröffentlicht auf seiner Homepage www.duisport.de das jeweils aktuelle Entgeltverzeichnis, das einen Bestandteil der Nutzungsbedingungen darstellt.

Zu Punkt 4.1 NBS-AT

1. Für die Infrastrukturnutzung wird grundsätzlich ein einheitliches Entgelt je beladenem Wagen und Richtung erhoben, da in der Serviceeinrichtung des EIU fast ausschließlich Verkehre von und zu Ladestellen abgewickelt werden.
2. Hiervon abweichende Entgelte werden für Wagen erhoben, die mit bestimmten Güterarten (Eisen, Stahl, Schrott, Kohle und Koks) beladen sind. Darüber hinaus für Containertragwagen, Autotransportwagen und Leerwagen ohne vorangegangenen oder nachfolgenden Lastlauf. Diese Differenzierung ist nach Markttragfähigkeitsgesichtspunkten bestimmt. Bei den differenziert behandelten Güterarten handelt es sich um sehr transportkostensensible Massengüter, deren Umschlag über die Serviceeinrichtung des EIU im Wettbewerb gesichert werden soll.
3. Containertragwagen sind abweichend von den konventionellen Verkehren häufig sowohl in Ein- als auch im Ausgang mit KV-Einheiten beladen. Da das EIU als zentraler Hinterlandhafen im direkten Wettbewerb mit dem Lkw-Direkttransport in die niederländischen und belgischen Seehäfen steht, ist es sachgerecht, die Containertragwagen mit einem Entgelt je KV-Einheit je Richtung zu berechnen. Hierdurch soll die Wettbewerbsfähigkeit des KV-Verkehrs auch bei schwächer ausgelasteten Zügen gestützt werden. Containertragwagen, deren Ladeeinheiten nicht zum Umschlag vorgesehen sind und deren Ladung aus der Ladeinheit gelöscht oder geladen werden, gelten sinngemäß als konventionelle Eisenbahnwagen.

4. Die ebenfalls transportkostensensiblen Autotransportwagen werden hingegen mit einem reduzierten einheitlichen Entgelt je Lastlauf und Wagen abgerechnet, das den Zugangsberechtigten eine einfache Kostenkalkulation ermöglicht. Abweichend vom KV-Verkehr haben Autotransporte in der Regel nur einen Lastlauf. Eine Abrechnung je geladenem Auto wäre hier branchenfremd und unpraktikabel.
5. Leerwagen ohne vorangegangenen oder nachfolgenden Lastlauf werden ebenfalls mit einem reduzierten einheitlichen Entgelt abgerechnet. Da die Zugangsberechtigten mit diesen Wagen regelmäßig keine Transporterlöse generieren können, sollen sie nicht mit dem vollen Entgelt für einen beladenen Wagen belastet werden.
6. Für Zusatzleistungen, wie Verwiegungen, Wagenabstellung, Personaleinweisung und Kraftstoffentnahme werden Entgelte je Wagen, je angefangene Zeiteinheit oder je Liter erhoben.
7. Die Entgelte insgesamt führen zur Einhaltung des Maßstabs cost-plus.
8. Investitionen auf Wunsch des Zugangsberechtigten

Bei einer etwaigen Investition des EIU in die Infrastruktur der Serviceeinrichtung, die auf Wunsch eines Zugangsberechtigten erfolgt, wird die Refinanzierung dieser Investition durch eine gesonderte vertragliche Vereinbarung mit dem Zugangsberechtigten sichergestellt. Die Refinanzierung kann dabei erfolgen

- durch einen Zuschuss des Zugangsberechtigten,
- durch von der tatsächlichen Nutzung der neuen Infrastruktur unabhängige feste Mietzahlungen oder
- durch Vereinbarung einer garantierten Mindestnutzung mit Ausgleichszahlung bei Nichterreichung.

Bei Zahlung eines Zuschusses und bei festen Mietzahlungen werden die Einnahmen aus der Nutzung der Infrastruktur zu Gunsten des Nutzungsberechtigten gegengerechnet.

zu Abschnitt 5 NBS-AT – Rechte und Pflichten –

1.10 Information über Abweichungen – zu Punkt 5.3.1 NBS-AT

Änderungen der vereinbarten Nutzung gleich welcher Art werden durch das EVU an folgende Stellen per E-Mail gemeldet:

infrastructure@duisport.de
bahnabrechnung@duisport.de

1.11 Ausrangieren von Wagen/Triebfahrzeugen - zu Punkt 5.3.2 NBS-AT

Werden Wagen verschiedener zugangsberechtigter EVU innerhalb eines Gleises abgestellt („bunte Mischung“), ist jedes EVU berechtigt die Wagen der anderen EVU auszurangieren und verpflichtet sich nach Beendigung des Rangiervorganges die „Fremdwagen“ zurückzustellen.

Das EIU ist nicht verpflichtet Rangierkapazitäten für das Umsetzen der Wagen vorzuhalten und wirkt an diesem Vorgang auch nicht mit. Für etwaige dabei entstehende Schäden haftet das verursachende EVU.

Das EIU behält sich vor ungeplant abgestellte Wagen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufes, nach Setzung einer Frist von 24 Stunden, in andere Bahnhöfe verbringen zu lassen. Die Kosten hierfür 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.

1.12 Erreichbare Stelle – zu Punkt 5.1.3 NBS-AT

Als erreichbare Stelle ist beim EIU ein Notfallmanagement eingerichtet. Der Notfallmanager ist in Gefahrensituationen sowie in dringlichen Fällen befugt betriebliche Entscheidungen im Namen des EIU zu treffen (Vgl. Notfallmanagement Ziffer 3.3 dieses NBS-BT).

1.13 Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis – zu Punkt 5.4 NBS-AT

Soweit die genutzte Infrastruktur innerhalb von Hafenanlagen bzw. innerhalb von Häfen liegt, die unter den Anwendungsbereich des HaSiG in der jeweils gültigen Fassung fallen, hat das Personal des EVU die Anweisungen der zuständigen Beauftragten zur Gefahrenabwehr in der Hafenanlage bzw. in dem Hafen und ihren Hilfskräften zu befolgen. Das EVU trifft mit den Beauftragten zur Gefahrenabwehr selbständig eine Regelung über die Bedienung der Sicherungsanlagen (Gleistore etc.).

Vom EVU eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr und ihre Hilfskräfte werden – je nach behördlich festgelegter Gefahrenstufe – Zugangskontrollen durchführen. Diese können sich auf Personal, Fahrzeuge und Ladung erstrecken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass von den Beauftragten zur Gefahrenabwehr oder den zuständigen Sicherheitsbehörden jederzeit die Nutzung der Infrastruktur untersagt bzw. der Zugang zur Infrastruktur gesperrt werden kann. Diese Sicherheitsmaßnahmen beruhen auf zwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden.

Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle oder sonstige Nachteile, die sich durch derartige Sicherheitsmaßnahmen in den genannten Hafenanlagen für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur ergeben, ist ausgeschlossen, sofern nicht ein Verschulden des EIU vorliegt.

zu Abschnitt 6 NBS-AT – Haftung –

1.14 Abweichung von der Haftungsregelung – zu Punkt 6.1.3 NBS-AT

Abweichend von den NBS-AT wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen EIU und EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,- EUR übersteigt.

2. Beschreibung der Infrastruktur

2.1 Allgemeines

Die Gleisanlagen des EIU sind öffentlich zugängliche Serviceeinrichtungen im Geltungsbereich der FV-NE. Die Gleisanlagen des EIU sind in den Bahnhöfen Duisburg Ruhrort-Hafen, Duisburg-Hafen und Duisburg-Hochfeld an die Gleisinfrastruktur der DB InfraGO angeschlossen.

2.2 Duisburg Ruhrort-Hafen

Die Anlagen werden von der Leitstelle Dispo Ruhrort-Hafen verwaltet.

Anschlussgrenze DB: Bahnhof Ruhrort-Hafen (DB): Weichen 71/72, 108, 200, 405, 612, 613, 662, 664, 665 und Gleise 212, 214, 216, 308, 309, Verb. W 704 mit W 207 und Verb. DKW 206 mit W 614. Markierung in der Örtlichkeit.

Anlagengrenze NE: Signal Sh2 bzw. Prellbock an den jeweiligen Gleisenden.

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
101	Betriebsgleis	290 m	Nein	1 : 309
102	Betriebsgleis	280 m	Nein	1 : 207
103	Betriebsgleis	300 m	Nein	1 : 356
104	Betriebsgleis	198 m	Nein	1 : 350
301	Lokabstellgleis	100 m	Nein	1 : 290
302	Betriebsgleis	140 m	Nein	1 : 290
303	Betriebsgleis	216 m	Nein	1 : 500
304	Betriebsgleis	230 m	Nein	1 : 440
305	Betriebsgleis	250 m	Nein	1 : 153
306	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 260
307	Betriebsgleis	85 m	Nein	1 : 450
308	Betriebsgleis	795 m	Nein	1 : 450
309	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 175
310	Betriebsgleis	300 m	Nein	1 : 109
313	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 400
320	Betriebsgleis	680 m	Nein	1 : 168
321	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 350
322	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 370
323	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 360
324	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 340
325	Terminalgleis	650 m	Nein	1 : 390
329	Betriebsgleis	570 m	Nein	1 : 450
K/Hd 6	Betriebsgleis	1200 m	Nein	1 : 200
K/Hd 7	Betriebsgleis	1200 m	Nein	1 : 200
Ja 1	Betriebsgleis	28 m	Nein	1 : 159
Ja 2	Betriebsgleis	783 m	Nein	1 : 66
Ja 3	Betriebsgleis	250 m	Nein	1 : 64

2.3 Duisburg-Hafen

Die Betriebsführung obliegt dem Fdl. des Stellwerks Logport (Tel.: 02065 903-858).

Anschlussgrenze: Die Infrastruktur des Bf Duisburg-Hafen ist über die Weiche 12 der Abzweigstelle Sigle an die Infrastruktur der DB InfraGO angeschlossen.

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
201	Betriebsgleis	485 m	nein	1 : 116
202	Betriebsgleis	475 m	nein	1 : 391
203	Betriebsgleis	506 m	nein	1 : 300
204	Betriebsgleis	508 m	nein	1 : 290
205	Betriebsgleis	548 m	nein	1 : 256
206	Betriebsgleis	566 m	nein	1 : 250
207	Betriebsgleis	562 m	nein	1 : 230
208	Betriebsgleis	480 m	nein	1 : 280
308	Betriebsgleis mit Tankstelle	36 m	nein	1 : ∞
309	Betriebsgleis	42 m	nein	1 : ∞
310	Betriebsgleis	39 m	nein	1 : ∞
311	Betriebsgleis	40 m	nein	1 : ∞
312	Betriebsgleis	22 m	nein	1 : ∞
313	Betriebsgleis	25 m	nein	1 : ∞
314	Betriebsgleis	43 m	nein	1 : ∞
315	Betriebsgleis	40 m	nein	1 : ∞
316	Betriebsgleis	394 m	nein	1 : 390
317	Betriebsgleis	394 m	nein	1 : 300
318	Betriebsgleis	423 m	nein	1 : 400
319	Betriebsgleis	416 m	nein	1 : 400
320	Betriebsgleis	575 m	nein	1 : 410
321	Betriebsgleis	605 m	nein	1 : 310
322	Betriebsgleis	567 m	nein	1 : 290
323	Betriebsgleis	371 m	nein	1 : 156
324	Betriebsgleis	445 m	nein	1 : 156
336	Betriebsgleis	105 m	nein	1 : 235
380	Betriebsgleis	150 m	nein	1 : 3000
101	Betriebsgleis	1099 m	nein	1 : 110
102	Betriebsgleis	986 m	nein	1 : 86
103	Betriebsgleis	168 m	nein	1 : ∞
104	Betriebsgleis	167 m	nein	1 : 450
105	Betriebsgleis	590 m	nein	1 : 95
106	Betriebsgleis	14 m	nein	1 : ∞
107	Betriebsgleis	220 m	nein	1 : 620
108	Betriebsgleis	270 m	nein	1 : 139
109	Betriebsgleis	265 m	nein	1 : 107
110	Betriebsgleis	267 m	nein	1 : 49

2.4 Duisburg Hochfeld-Nord

Die Betriebsführung obliegt dem Fdl des Stellwerks Logport (Tel.: 02065 903-867).

Die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur Duisburg-Hochfeld Nord des EIU ist im Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd über die Weiche 06W78 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der DB angeschlossen.

Anlagengrenze NE: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende.

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
1	Betriebsgleis	473 m	1 : 450
2	Betriebsgleis	498 m	1 : 450
3	Betriebsgleis	580 m	1 : 200
4	Betriebsgleis	466 m	1 : 150
5	Betriebsgleis	374 m	1 : 280
6	Betriebsgleis	446 m	1 : 185
7	Betriebsgleis	300 m	1 : 550
8	Betriebsgleis	30 m	1 : ∞
9 ¾	Betriebsgleis	79 m	1 : 195
23	Betriebsgleis	88 m	1 : 200
31	Betriebsgleis	161 m	1 : 600
32	Betriebsgleis	161 m	1 : 600
A1	Betriebsgleis	310 m	1 : 701
A2	Betriebsgleis	584 m	1 : 807
A3	Betriebsgleis	696 m	1 : 177
A4	Betriebsgleis	524 m	1 : 320
A5	Betriebsgleis	620 m	1 : 180
A6	Betriebsgleis	175 m	1 : 750
B3	Betriebsgleis	203 m	1 : 105
Ladegleis 1	Betriebsgleis	283 m	1 : ∞
Ladegleis 2	Betriebsgleis	283 m	1 : ∞
Masslog 1	Betriebsgleis	242 m	1 : ∞
Masslog 2	Betriebsgleis	242 m	1 : ∞

2.5 Südhafen (Duisburg Hochfeld-Süd)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt. Die Regelung der Ein- und Ausfahrten obliegt dem örtlich zuständigen Fdl. der DB InfraGO.

Anlagengrenze NE: Die Gleisanlage befindet sich südwestlich des Bf Duisburg-Hochfeld Süd und schließt an das Gleis 203 des Bf DU Hochfeld Süd an. Die Anlagengrenze befindet sich westlich der Gleissperre Gs III und ist örtlich gekennzeichnet.

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
203	Betriebsgleis	210 m	1 : 45
rheinseitig	Betriebsgleis	590 m	1 : 600
landseitig	Betriebsgleis	600 m	1 : 600
Stumpfogl.	Betriebsgleis	170 m	1 : 600

2.6 Logport I (DU-Rheinhausen)

Die Betriebsstelle ist besetzt und wird vom Stellwerk Logport überwacht.

Die Verständigung erfolgt über Rangierfunk, kann aber auch über Mobiltelefon erfolgen. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben. Die Zugfahrten können auf der Infrastruktur des EIU in den Gleisen 15 bis 19 und 50 bis 54 enden und beginnen.

Anlagengrenze DB: Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur Logport Rheinhausen ist im Bahnhof Rheinhausen über die Weichen 76, 69 und 27 an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG angeschlossen.

Anlagengrenze nicht- bundeseigene Eisenbahn: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende beim Anschließer oder im Terminal.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung
15	Übergabegleis	608 m	Ja	1 : 500
16	Übergabegleis	557 m	Ja	1 : 500
17	Übergabegleis	437 m	Nein	1 : 500
18	Übergabegleis	437 m	Nein	1 : 500
19	Übergabegleis	490 m	Nein	1 : 500
119	Betriebsgleis	245 m	Nein	1 : 580
50	Übergabegleis	642 m	Nein	1 : 580
51	Übergabegleis	595 m	Nein	1 : 580
52	Übergabegleis	504 m	Nein	1 : 580
53	Übergabegleis	474 m	Nein	1 : 580
54	Übergabegleis	510 m	Nein	1 : 580
55	Betriebsgleis	205 m	Nein	1 : 117
111	Lokabstellgleis	43 m	Ja	1 : ∞
112	Lokabstellgleis	35 m	Ja	1 : ∞
101	Lokwendegleis	32 m	Ja	1 : ∞
21	Übergabegleis	740 m	Nein	1 : 117
22	Betriebsgleis	101 m	42 m von LS 22 I in Richtung W 424	1 : 117
222	Betriebsgleis	610 m	Nein	1 : 215
23	Betriebsgleis	440 m	Nein	1 : 715
24	Betriebsgleis	405 m	Nein	1 : ∞
25	Betriebsgleis	710 m	Nein	1 : ∞

26	Betriebsgleis	855 m	Nein	1 : ∞
27	Betriebsgleis	240 m	Nein	1 : ∞
28	Betriebsgleis	324 m	Nein	1 : 400
31	Terminalgleis	720 m	Nein	1 : ∞
32	Terminalgleis	690 m	Nein	1 : ∞
33	Terminalgleis	712 m	Nein	1 : ∞
34	Terminalgleis	690 m	Nein	1 : ∞
35	Terminalgleis	700 m	Nein	1 : ∞
36	Terminalgleis	718 m	Nein	1 : ∞
37	Terminalgleis	370 m	Nein	1 : ∞
38	Terminalgleis	373 m	Nein	1 : ∞
39	Terminalgleis	375 m	Nein	1 : ∞
40	Terminalgleis	376 m	Nein	1 : ∞
41	Betriebsgleis	445 m	Nein	1 : ∞
42	Betriebsgleis	445 m	Nein	1 : ∞
43	Betriebsgleis	345 m	Nein	1 : ∞
44	Betriebsgleis	345 m	Nein	1 : ∞
45	Betriebsgleis	215 m	Nein	1 : ∞
56	Betriebsgleis	720 m	Spitzenüberspannung	1 : 200
57	Betriebsgleis	720 m	Spitzenüberspannung	1 : 200
58	Lokwendegleis	27 m	Nein	1 : ∞
60	Betriebsgleis	195 m	Nein	1 : ∞

61	Betriebsgleis	195 m	Nein	1 : ∞
62	Betriebsgleis	152 m	Nein	1 : ∞
63	Betriebsgleis	152 m	Nein	1 : ∞
64	Betriebsgleis	69 m	Nein	1 : 400
65	Betriebsgleis	79 m	Nein	1 : 540
66	Betriebsgleis	158 m	Nein	1 : 320
67	Betriebsgleis	405 m	Nein	1 : 72
68	Betriebsgleis	210 m	Nein	1 : 248
69	Betriebsgleis	190 m	Nein	1 : 380
70	Betriebsgleis	75 m	Nein	1 : 117
71	Betriebsgleis	245 m	Nein	1 : ∞

Die Nutzlänge unter Kran in den Gleisen 37 bis 40 beträgt 270 m.

In den Gleisen 15 bis 19, sowie Gleise 50 bis 54 finden Zug- und Rangierfahrten statt; in allen anderen Gleisen ausschließlich Rangierfahrten.

2.7 Logport II (Duisburg Wanheim)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Fahrdienstleister Logport überwacht.

Der Bahnhof Logport II ist mit EOW und Handweichen ausgestattet. Diese müssen eigenverantwortlich nach Zustimmung durch den Fahrdienstleiter Logport vom EVU bedient werden. Die Verständigung erfolgt ausschließlich über Mobiltelefon. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben.

Fahrten mit E-Traktion sind nicht möglich. Die maximal zugelassene Zuglänge beträgt 638 m.

Die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur Logport II des EIU ist im Bahnhof Duisburg-Wanheim über die Weiche 08W22 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der DB InfraGO AG angeschlossen.

Anlagengrenze nicht- bundeseigene Eisenbahn: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	maßgebl. Neigung
4	Übergabegleis	579 m	1 : 227
5	Übergabegleis	584 m	1 : 227
10	Betriebsgleis	349 m	1 : ∞
11	Betriebsgleis	387m	1 : ∞
12	Betriebsgleis	289 m	1 : ∞
13	Betriebsgleis	260 m	1 : ∞
14	Betriebsgleis	140 m	1 : ∞
15	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
16	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
17	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
18	Terminalgleis	290 m	1 : ∞
20	Betriebsgleis	279 m	1 : ∞
Lokwechsel gleis	Betriebsgleis	18 m	1 : ∞

Die Disposition der Gleise 4 und 5 erfolgt durch den Fahrdienstleiter Logport, die Betriebsführung aber durch die DB InfraGO AG. Die zugehörigen Weichen werden daher auch durch den özF Wanheimer Bahn gestellt.

Gleise 15 bis 18: für eine Entladung mit dem Reachstacker kann der Wagenzug ca. 10m auf beiden Seiten länger sein als die Nutzlänge unter Kran.

Die Längen aller Gleise sind von Achszähler zu Achszähler gemessen (außer den Krangleisen 15-18).

2.8 Logport III (Duisburg Hohenbudberg)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Fahrdienstleiter Logport überwacht.

Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefon. Alle Gespräche werden aufgezeichnet; der Speicher des Rekorders wird bei Erreichen der Kapazität automatisch überschrieben. Zugfahrten können auf der Infrastruktur des EIU weder enden noch beginnen.

Die Übergabefahrten in bzw. aus dem Bf Krefeld Uerdingen (DB) nach Logport III (EIU) sind Rangierfahrten.

Anlagengrenze DB: Die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur des EIU ist im Bahnhof Krefeld-Uerdingen über die Weiche 42 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der DB InfraGO AG angeschlossen; Anlagengrenze ist in Höhe Ra 11 (W 40X) bzw. Ls 46Y.

Anlagengrenze nicht- bundeseigene Eisenbahn: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende im Terminal.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung	Bezugspunkte der Länge (AZ = Achszähler)
40	Betriebsgleis DB				
46	Betriebsgleis	10 m	nein	1 : 400	Anschlußgrenze bis AZ
47	Betriebsgleis	498 m	nein	1 : 400	AZ bis AZ
48	Betriebsgleis	468 m	nein	1 : 400	AZ bis AZ
81	Terminalgleis	700 m	nein	1 : ∞	
82	Terminalgleis	700 m	nein	1 : ∞	
83	Terminalgleis	720 m	nein	1 : ∞	
84	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
85	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
86	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
87	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
88	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
89	Terminalgleis	740 m	nein	1 : ∞	
90	Betriebsgleis	203 m	nein	1 : 403	Signal Sh 0 bis AZ
91	Betriebsgleis	172 m	nein	1 : 400	Signal Sh 0 bis AZ

Nutzlänge unter Kran in den Gleisen 84 bis 89: 720 m.

2.9 Logport VI (DU-Walsum)

Die Betriebsstelle ist unbesetzt und wird vom Fahrdienstleister Logport überwacht.

Anlagengrenze DB: Die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur des EIU ist im Bahnhof Duisburg-Walsum über die Weiche 19W4 an die öffentliche Eisenbahn-Infrastruktur der DB angeschlossen; Anlagengrenze ist in Höhe Sperrsignal 19Lw04x.

Anlagengrenze NE: Signal Sh 2 bzw. Prellbock am jeweiligen Gleisende im Terminal.

Gleise:

Gleis	Nutzung	Nutzlänge	Oberleitung	maßgebl. Neigung	Bezugspunkte der Länge (AZ = Achszähler)
201	Betriebsgleis	ca. 2250 m	nein	1 : 84	Anschlußgrenze – W 101
202	Betriebsgleis	262 m	nein	1 : 826	Ra 12 bis

					Einschalterschleife
203	Betriebsgleis	280 m	nein	1 : 826	Ra 12 bis Ra 12
204	Betriebsgleis	318 m	nein	1 : 226	W 102 bis W 111
211	Terminalgleis	410 m	nein	1 : ∞	Prellbock bis Überweg
212	Terminalgleis	405 m	nein	1 : ∞	Prellbock bis Überweg
213	Terminalgleis	400 m	nein	1 : ∞	Prellbock bis Überweg
214	Terminalgleis	390 m	nein	1 : ∞	Prellbock bis Überweg

3. Sonstiges

3.1 Nutzung von Tankstelle, Gleiswaage, KV-Terminals und Bremsprobeanlagen

3.1.1 Gleiswaage

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur an der Gleiswaage zum Wiegen von Fahrzeugen wird kein gesondertes Entgelt erhoben.

Die Abrechnung der Verwiegung selbst erfolgt gemäß Entgeltverzeichnis.

Die Verwiegung ist aus Sicherheitsgründen nur ausgewiesenem Personal erlaubt; die Einweisung von Dritten und die Beistellung von ausgewiesenem Personal werden nach Aufwand abgerechnet.

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, findet die Regelung zu 3.3.1.1 bis 3.3.1.3 NBS-AT entsprechende Anwendung.

3.1.2 Tankstelle

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur an der Tankstelle zum Betanken von Fahrzeugen wird kein gesondertes Entgelt erhoben. Die Abrechnung der entnommenen Kraftstoffmenge erfolgt gemäß Entgeltverzeichnis. Die Tankstelle ist nicht geeicht.

Die Betankung ist aus Sicherheitsgründen nur ausgewiesenem Personal erlaubt; die Einweisung von Dritten wird nach Aufwand abgerechnet.

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, findet die Regelung zu 3.3.1.1 bis 3.3.1.3 NBS-AT entsprechende Anwendung.

3.1.3 KV-Terminals

Die Inanspruchnahme terminalspezifischer Dienstleistungen (z.B. Containerumschlag) ist mit dem jeweiligen Terminalbetreiber zu vereinbaren.

3.1.4 Bremsprobeanlagen

Es werden von dem EIU Bremsprobenanlagen vorgehalten. Bremsprobenanlagen mit ortsfesten Bremsprobegeräten werden von dem EIU in funkfernsteuerfähiger und in nicht funkfernsteuerfähiger Ausführung bereitgestellt. Die Funkfernsteuerungen für die Bremsprobengeräte sind Eigentum des EVU.

3.2 Gefahrgut

Aufgrund der örtlichen Nähe zu Wohnbebauungen und verdichteter Büroansiedlungen sowie der exponierten Lage von Tanklagern ist aus Gründen der präventiven Gefahrenabwehr die Beförderung von Stoffen, die den Bestimmungen der Klassen 1 GGVSEB unterliegen, auf der Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht zugelassen.

In begründeten Einzelfällen kann im Einvernehmen mit den örtlichen Behörden hiervon abgewichen werden.

3.3 Notfallmanagement

Alle Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb sind der Unfallmeldestelle gem. der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) unverzüglich zu melden.

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

Die Anwendung der Meldepläne als auch der Buvo-NE wurde mit der Landeseisenbahnverwaltung abgestimmt.

Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt das EIU dem EVU schriftlich über betriebliche Anordnungen oder über Aktualisierungen der SbV mit.

3.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich der Unfallmeldestelle gem. der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) des EIU über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät) zu melden.

Das EVU wird seitens des EIU über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren unterrichtet.

3.3.2 Notfallmanager

Bei gefährlichen Ereignissen 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 in Zusammenarbeit mit den Rettungsdiensten. Der Notfallmanager des EIU ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die BUVO-NE mit den Unfallmeldetafeln des EIU gelten auch für das EVU.

3.3.3 Aufgleistechnik

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik; das EVU stellt unverzüglich die erforderliche Aufgleistechnik einschließlich Personal eigenverantwortlich zur Verfügung.

4. Veröffentlichungen

Die Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen des EIU werden im Internet unter www.duisport.de veröffentlicht.

5. Kontaktdaten

Stelle	Kontakt
Unfallmeldestelle	Siehe Sammlung betrieblicher Verfügungen (SbV)
Stellwerke	Siehe Sammlung betrieblicher Verfügungen (SbV)
Anmeldung der Nutzung	infrastructure@duisport.de bahnabrechnung@duisport.de
Antrag auf Infrastrukturnutzung	Duisburger Hafen AG Alte Ruhrorter Straße 42 – 52 47119 Duisburg 0203 – 803 4323 0203 – 803 4256 infrastructure@duisport.de

Impressum

Duisburger Hafen Aktiengesellschaft
Alte Ruhrorter Str. 42-52
47119 Duisburg