

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil (NBS-BT)  
- der Stadtwerke Essen AG (SWE)

Stand: 01.04.2024

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Beschreibung des Gleisanschlusses
3. Durchführen der Bedienung
4. Schulung des Rangierpersonals
5. Notfallmanagement und wichtige Rufnummern
6. Konfliktmanagement
7. Vertragslaufzeit und Kündigung
8. Vertragsänderungen
9. Inkrafttreten

Anlage 1: Entgelte

Anlage 2: Lageskizze

Anlage 3: Verzeichnis der Bahnübergänge

Anlage 4: Verzeichnis der Gleisanlagen und deren Nutzung

## 1. Allgemeines

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen ist nur nach Antrag und im Rahmen der NBS-AT und NBS-BT zulässig. Das Antragsformular, die NBS-AT und die NBS-BT werden im Internet unter [www.stadtwerke-essen.de/hafen](http://www.stadtwerke-essen.de/hafen) veröffentlicht. Sie gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der SWE und dem Zugangsberechtigten (nachfolgend gemeinsam „Vertragsparteien“ genannt), die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

Die SWE wird Anträge auf Nutzung der Serviceeinrichtungen nach Zugang prüfen und dem Antragsteller unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, entweder ein Angebot auf Abschluss eines Nutzungsvertrages zusenden oder ihm mitteilen, dass sie beabsichtigt, den Antrag abzulehnen. Ein Angebot auf Abschluss eines Nutzungsvertrages ist fünf Arbeitstage ab Zugang beim Antragsteller wirksam. Innerhalb dieser Frist kann der Antragsteller das Angebot annehmen. Beabsichtigt die SWE hingegen den Antrag abzulehnen, wird sie die Bundesnetzagentur über die beabsichtigte Antragsablehnung unterrichten.

## 2. Beschreibung des Gleisanschlusses

### 2.1 Lage

Das Verbindungsgleis der SWE schließt östlich des Bahnübergangs „Walkmühle“ über die Weiche 1 an den Bahnhof Essen-Vogelheim an die Gleisanlagen der DB Netz AG an. Die Grenze ist durch ein Schild gekennzeichnet.

Die Anschlussgrenzen der Nebenanschießer werden nachfolgend dargestellt:

Nebenanschießer	Gleisbezeichnung	Grenze
von Schaewen	Gleis 4	Ca. 100 m hinter W 37
Trimet	Gleis 39	Gleistor
Arcelor Mittal	A1 und A2	Hallentor

### 2.2 Gleisanlagen und ihre Nutzung

siehe Anlagen 2 bis 4

### 2.3 Aufbewahrung der Weichenschlüssel

- Weichenschlüssel:  
Für Weiche 1 beim Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG
- Schlüssel für Gleissperren:  
entfällt
- Schlüssel für Signalanlagen (Einschalttaste (ET)/Ausschalttaste (AT)):

Beim Fahrdienstleiter der SWE

#### 2.4 Übergabestelle und Bedienungsbereich

Bedienungsbereich ist der gesamte Gleisanschluss.

#### 2.5 Halbmesser der Gleise mit weniger als 150 m

- zwischen dem Bahnübergang Westuferstraße und der Weiche 27 140 m
- zwischen dem Bahnübergang Ostuferstraße und der Weiche 15 (EKW) 140 m
- Zwischen den Weichen 20 und 21 120 m

#### 2.6 Signalanlagen

entfällt

#### 2.7 Bahnübergänge

siehe Anlage 3

#### 2.8 Oberleitungsanlagen

entfällt

#### 2.9 Sonstige betriebliche Einrichtungen des Gleisanschlusses

entfällt

#### 2.10 Brücken und Durchlässe

- Brücke über die Berne in km 0,0 (Hafenbahn über die Berne)
- Brücke über die Berne in km 0,4 (Hafenbahn über den Großenbruchgraben)
- Brücke über die Berne in km 0,8 (Hafenbahn über die Berne)
- Brücke über die Hafenstraße in km 1,0
- Brücke über den Sulterkamp in km 1,2

#### 2.11 Telekommunikationsanlagen

entfällt

#### 2.12 Einfriedung und Tore

Der Anschluss ist nicht eingezäunt.

### 2.13 Beleuchtung und Lage der Schalter

entfällt

### 2.14 Betriebseinschränkungen

- Die max. Zuglänge darf nicht mehr als 360 m betragen.
- Lichtraumeinschränkungen:
  - Unmittelbar neben dem Bahnübergang Walkmühle befindet sich eine Brücke mit einem Betonfundament, welches in den Lichtraum ragt. Kennzeichnung durch schwarz-gelb gestreifte Kante
  - Zwischen Weiche 14 und der Ostuferstraße befinden sich auf der linken Seite mehrere Verladerrampen. Kennzeichnung durch rot-gelb gestreifte Kante.
  - Zwischen der Weiche 15 und der Weiche 14 befindet sich auf der linken Seite eine Einfriedung. Die Ecken sind schwarz-gelb gestreift.
  - Zwischen der Weiche 10 und dem Bahnübergang Ostufer befindet sich neben dem Gleis 51 eine niedrige Rampe. Die Ecken sind schwarz-gelb gestreift.
  - Neben dem Gleis A1 befindet sich auf der gesamten Länge eine Rampe. Die Ecken sind schwarz-gelb gestreift.
  - Zwischen dem Bahnübergang Klösters und der Halle Westfracht auf der linken Seite befindet sich die Ecke einer Stützwand. Die Ecken sind Schwarz Gelb abgesetzt.
- Beim Befahren mit Eisenbahnfahrzeugen dürfen sich keine Personen zwischen Eisenbahnfahrzeugen und Rampen/Einfriedung aufhalten.
- Beim Befahren von Bahnübergängen ist das Straßenverkehrsaufkommen im Hafengebiet zu berücksichtigen. Im Hafengebiet kann es zu stark erhöhten Verkehrsaufkommen kommen.

### 2.15 Verladeeinrichtungen

Verladeeinrichtungen werden nachfolgend dargestellt

Firma/Gleis	Art der Einrichtung	-
51-53	3 Krane	-
32/33/35	2 Krane	-
37/38/40/41	2 Krane	-

## 3. Durchführung der Bedienung

### 3.1 Allgemeines

- Im gesamten Hafengebiet gilt die Streckenklasse D 4 (22,5 t/Radsatz). Schwerlasttransporte sind mit dem Eisenbahnbetriebsleiter/Fahrdienstleiter der SWE abzustimmen.
- Die Höchstgeschwindigkeit im Hafengebiet beträgt maximal 25 km/h.
- Der die Infrastruktur nutzende Zugangsberechtigte sowie seine Mitarbeiter/Beauftragten sind gehalten, Betriebsgefahren zu vermeiden und jede Betriebsgefährdung zu melden. Alle Rangierbewegungen sind so durchzuführen, dass Personen- und Sachschäden bei Anwendung der üblichen Sorgfalt vermieden werden. Der Zugangsberechtigte und seine Mitarbeiter/Beauftragte sind für Schäden und Betriebsgefahren, die durch die Nutzung entstehen, unmittelbar verantwortlich. Bei Betriebsgefährdung an Gleisen, Betriebseinrichtungen, Triebfahrzeugen und Wagen ist sofort der Eisenbahnbetriebsleiter/Fahrdienstleiter der SWE zu benachrichtigen. Für Betriebsstörungen und jegliche Schäden des Bahnbetriebes im Hafen Essen haftet der verursachende Zugangsberechtigte.
- Die SWE und ihre Mitarbeiter, insbesondere Eisenbahnbetriebsleiter/Fahrdienstleiter der SWE, sind dem Zugangsberechtigten und seinen Mitarbeitern gegenüber weisungsbefugt.
- Auf jedem Zug hat sich neben dem Eisenbahnfahrzeugführer ein Rangierer zu befinden. Bei funkferngesteuerten Lokomotiven ist die Besetzung mit einem Lokrangierführer ausreichend. Bei Erstbenutzung der Infrastruktur ist außerdem ein Lotse der SWE mitzunehmen. Der Einsatz des Lotsen ist solange notwendig, bis ausreichende Streckenkunde seitens des Zugangsberechtigten gewährleistet ist. Die Leistung des Lotsen ist nach der Anlage Entgelte zu vergüten.
- Störungen oder Beschädigungen an den Triebfahrzeugen/Zugseinheiten des Zugangsberechtigten sind immer unverzüglich dem Eisenbahnbetriebsleiter/Fahrdienstleiter der SWE zu melden. Bei Störungen oder Beschädigungen, die so schwerwiegend sind, dass sie die Sicherheit des Triebfahrzeuges oder des Bahnbetriebes insgesamt oder in Teilen beeinträchtigen, darf das Triebfahrzeug nicht in Betrieb genommen werden bzw. ist das Fahrzeug sofort außer Dienst zu nehmen. Alle Zugeinheiten sind während der Fahrt auf betriebsgefährdende Unregelmäßigkeiten, wie Achsbrüche, Heißläufer, verschobene Ladungen, offene Ladeklappen und Türen usw. zu beobachten. Besonders zu beobachten sind Wagen, die gefährliche Stoffe befördern.
- Bei Gleissperrung dürfen Fahrten in diesem Gleis nur auf besondere Weisung ausgeführt werden. Eine Gleissperrung wird umgehend aufgehoben, wenn die Betriebsgefahr beseitigt ist. Die Durchführung einer Sperrung und die Aufhebung werden über den Eisenbahnbetriebsleiter/Fahrdienstleiter der SWE direkt an den Zugangsberechtigten bekannt gegeben. Die Bekanntgabe erfolgt telefonisch oder in Textform.
- Die Obhutspflicht beim Abstellen von Gefahrguttransporten liegt beim abstellenden Zugangsberechtigten. Sie wird von der SWE nicht wahrgenommen. Das Abstellen beladener Gefahrgutwaggons außerhalb der Geschäftszeiten ist nicht zulässig. Für abgestellte, nicht beladene Gefahrgutwaggons außerhalb der Betriebszeiten, hat der abstellende Zugangsberechtigte die Obhutspflicht.

### 3.2 Grundsätzlicher Ablauf der Bedienung

#### 3.2.1 Fahrt in den Gleisanschluss

1. Der Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG fragt beim Fahrdienstleister der SWE nach, ob ein Zug in den Anschluss gefahren werden darf.
2. Der Fahrdienstleister der SWE prüft, ob der Bahnhofsteil „Überführungsbahnhof“ frei von anderen Triebfahrzeugen ist. Ist dies der Fall, gibt er seine Zustimmung und der Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG händigt den Schlüssel für die Weiche 1 aus und lässt die Rangierfahrt abfahren.
3. Nach der Einfahrt in den Übergabebahnhof verschließt der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer die Weiche 1 in der Grundstellung wieder und bestätigt dies dem Fahrdienstleister der SWE.
4. Der Schlüssel verbleibt auf dem Triebfahrzeug.

#### 3.2.2 Fahrt aus dem Gleisanschluss

1. Der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer informiert den Fahrdienstleister der SWE, dass er den Anschluss verlassen will.
2. Der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer teilt dem Fahrdienstleister der SWE die Abfahrbereitschaft mit.
3. Nach der Zustimmung des Fahrdienstleiters der SWE schließt der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer die Weiche auf, die Rangierabteilung verlässt den Anschluss und der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer schließt die Weiche wieder in Grundstellung ab. Die Zustimmung des Fahrdienstleiters der SWE bedeutet für den Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer dann auch gleichzeitig die Erlaubnis an dem zwischen Weiche 1 und der Anschlussgrenze stehenden Wartezeichen Ra 11 vorbeifahren zu dürfen.
4. Den Schlüssel gibt der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer an den Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG zurück.
5. Der Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG meldet dem Fahrdienstleister der SWE die Ankunft der Rangierabteilung in Essen-Vogelheim.

#### 3.2.3 Fahrten innerhalb des Gleisanschlusses SWE

Der Gleisanschluss ist in sechs Bahnhofsteile aufgeteilt. Graphische Darstellung siehe Gleislageplan (Anlage 2).

- Übergabebahnhof: Anschlussgleis und Gleise 1 bis 6 (einschl. Weiche 2).
  - Zentral: Gleise 7 und 21 bis 24 (einschl. Weiche 7, 9 und 24).
  - Westfracht: Gleise 10 bis 12
  - Westhafen: ab Weiche 9 die Gleise 31 bis 40.
  - Osthafen: ab Weiche 9 die Gleise 51 bis 53
  - Gewerbepark: ab Weiche 7 die Gleise 60 bis 64 sowie A1 und A2
1. Das gleichzeitige Befahren des Gleisanschlusses durch verschiedene EVU ist nur zulässig, wenn der Fahrdienstleister der SWE hierzu seine Zustimmung erteilt hat.
  2. Jedes Triebfahrzeug meldet sich beim Fahrdienstleister der SWE und teilt ihm Start, Weg, Ziel und Zweck der Fahrt mit.
  3. Der Fahrdienstleister der SWE wiederholt die Anfrage und trägt sie in die zu führende Unterlage ein.
  4. Wenn sich in den für den Fahrtverlauf erforderlichen Bahnhofsteilen keine andere Rangierabteilung befindet, erteilt er seine Zustimmung. Hierzu vermerkt er die Uhrzeit in der Unterlage. Nach Ankunft am Ziel teilt der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer dies dem Fahrdienstleister der SWE mit und dieser vermerkt die Zeit ebenfalls in der Unterlage.
  5. Fährt die Rangierabteilung in einen der sechs als Ziel angegebenen Bahnhofsteile, so kann sie sich darin „frei“ bewegen.
  6. Vor dem Verlassen eines Bahnhofsteils hat sich der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer jedoch wieder beim Fahrdienstleister der SWE für die Weiterfahrt anzumelden. Mit Ausnahme des Bahnhofsteils Zentral (als Ziel) erfolgt diese Anmeldung am Standort des Ra 11 (siehe Gleislageplan).
  7. Das Verlassen des Bahnhofsteils Zentral, nachdem dieser als Ziel angegeben worden war, ist ebenfalls nur nach Zustimmung des Fahrdienstleiters der SWE zulässig.
  8. Für jeden Wechsel eines Bahnhofsteils ist die Zustimmung des Fahrdienstleiters der SWE einzuholen. In einem Bahnhofsteil darf sich immer nur ein arbeitendes Triebfahrzeug aufhalten.

Ausnahme: wenn sichergestellt ist, dass die Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer direkt untereinander kommunizieren können.



### 3.2.4 Fahrten außerhalb der Besetzungszeiten der Fahrdienstleitung SWE

Diese müssen vorher beim Fahrdienstleister der SWE angemeldet werden. Er meldet sie dann ggf. auch dem Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG vor. Es ist dann nur ein arbeitendes Triebfahrzeug im gesamten Bereich der SWE erlaubt.

Ausnahme: Wenn sichergestellt ist, dass dies Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer direkt untereinander kommunizieren können.

## 3.3 Rangieren

### 3.3.1 Sicherungsmittel

Das Rangierpersonal hat eine weiß - rot - weiße Signalfahne und bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter eine rot abblendbare bzw. rot leuchtende Handlampe mitzuführen

### 3.3.2 Geschwindigkeit beim Rangieren

Bei Bahnübergänge gelten besondere Höchstgeschwindigkeitsgrenzen (siehe Anlage 3).

### 3.3.3 Rangierseite

Nach Vereinbarung, jedoch die der Lichtraumeinschränkung abgewandten Seite.

### 3.3.4 Bremsbesetzung beim Rangieren in Abhängigkeit von der maßgebenden Neigung

Alle Fahrzeuge der Bedienungs-/Abholfahrt müssen an die Hauptluftleitung angeschlossen sein.

### 3.3.5 Befahren von Bahnübergängen

Die Art der Sicherung nach Anlage 3 ist zu beachten.

### 3.3.6 Abstoßen von Fahrzeugen

Das Abstoßen von Wagen im Anschluss ist verboten.

### 3.3.7 Stellung und Reihenfolge der Wagen im Anschluss

entfällt

### 3.3.8 Bedienen von sonstigen betrieblichen Einrichtungen

entfällt

### 3.3.9 Bedienen der Verladeeinrichtungen

entfällt

### 3.3.10 Beendigung des Rangiervorganges

Nach Beendigung des Rangiervorganges sind die Hemmschuhe an der dafür vorgesehenen Stelle aufzubewahren. Sie müssen jedoch deutlich sichtbar und für den nächsten Rangiervorgang erreichbar sein.

### 3.4 Festlegen abgestellter Fahrzeuge

Die Wagen sind vom Zugangsberechtigten gemäß der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) NRW festzulegen:

- Abgestellte Wagen sind durch Anziehen von Handbremsen oder mit Hemmschuhen zu sichern oder mit bereits gesicherten Wagen zu kuppeln.
- Es sind für je angefangene 600 t oder für je angefangene 30 Achsen eine Feststellbremse anzuziehen oder ersatzweise ein doppelseitig wirkender Radvorleger zwischen zwei Achsen oder je einem Hemmschuh aus beiden Richtungen unter einem Rad oder Drehgestell zu verwenden. Das Auflegen zwischen den Achsen eines Drehgestells ist verboten.
- Nicht verwendete Sicherungsmittel sind vom Rangierpersonal an den Aufbewahrungsort zu bringen.
- Nicht benötigte Luftschläuche sind in die Schlauchhalter einzuhängen und Kupplungsbügel in die hierfür vorgesehene Aufhängevorrichtung einzuhängen.

### 3.5 Bedienen der Anschlussanlagen der Nebenanschießer

Die Fahrten sind Rangierfahrten. Bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter ist bei geschobenen Rangierfahrten mit einer weißgeblendeten Lampe in Fahrtrichtung zu leuchten. Bei der Rangierlok ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter auf beiden Seiten das Signal Zg1 (Spitzensignal) zu führen.

Das Rangierpersonal muss bei Tätigkeiten außerhalb des Triebfahrzeuges folgende persönliche Schutzausrüstung tragen:

- Warnkleidung der Klasse 3 nach DIN EN ISO 20471 in Kombination lange Hose und ein den Torso bedeckendes Oberteil
- Industrieschutzhelm nach DIN EN 397
- Sicherheitsschuhe S2 nach DIN EN ISO 20345
- Schutzhandschuhe EN 388 (mechanische Schutzwirkung)

Darüberhinausgehenden Schutzausrüstung hat jedes EVU in einer Gefährdungsbeurteilung festzulegen.

Das Hineintreten in den Gefahrenbereich des Kuppelraums bzw. das Heraustreten aus dem Kuppelraum sowie das Kuppen/Entkuppeln von Schienenfahrzeugen darf grundsätzlich nur bei Stillstand aller im Gleis befindlichen Fahrzeuge durchgeführt werden.

Ausnahme: Beim Aufdrücken zum Zweck des Kuppelns darf sich das Rangierpersonal im Kuppelraum aufhalten, sofern der stehende Zugteil gegen Weglaufen gesichert ist.

### 3.5.1 Warnen der Mitarbeiter des Nebenanschließers

Bei der Zuführung zu/Abholung von Wagen an Ladestellen hat der Zugangsberechtigte Personen, die im Bedienungsbereich oder in Wagen beschäftigt sind, zu warnen. Es darf erst in den Bedienbereich bzw. an die Wagen herangefahren werden, wenn alle Personen diese verlassen haben.

### 3.5.2 Prüfen der Anschlussanlagen des Nebenanschließers

Der Zugangsberechtigte prüft die während der Bedienung befahrenen Anschlussanlagen durch Hinsehen auf offensichtliche Mängel hinsichtlich:

- Befahrbarkeit
- Freihalten des Regellichtraums

Das Rangierpersonal meldet dem Nebenanschließer erkannte Mängel sofort. Darunter fallen auch Mängel, verursacht durch mangelnde Eis- und Schneefreiheit, damit der Nebenanschließer für die Beseitigung sorgen kann.

Schäden, die durch das Rangierpersonal an der Infrastruktur verursacht wurden, sind sofort der Unfallmeldestelle des Nebenanschließers anzuzeigen. (z.B. Verunreinigungen durch ausgelaufenes Öl, Verschieben von Prellböcken)

### 3.6 Besonderheiten bei der Bedienung von Nebenanschließern und Ladestellen

Es gelten die Bestimmungen der durch die Nebenanschließer aufgestellten Anweisungen für den Eisenbahnbetriebsdienst.

- Nebenanschließer
  - Arcelor Mittal:

Die Bedienung von Arcelor Mittal erfolgt nur nach Zustimmung des Nebenanschließers, damit sichergestellt ist, dass deren Triebfahrzeuge in der Halle abgestellt ist.

Der Nebenanschließer ist berechtigt, mit seinem Triebfahrzeug die Gleise A1 und A2 bis zur Weiche 15-3 zu befahren. Das Triebfahrzeug des Nebenanschließers muss bei der Bedienung in der Halle abgestellt sein. Die Wagen werden in das Gleis A2 gestellt und am letzten Radsatz des ersten

Wagens hinter der Lok auf jeder Seite mit einem Hemmschuh gesichert. Die Abholung erfolgt aus Gleis A1. Aufgrund der Engstelle ist der erste Wagen auf der dem Nachbargleis zugewandten Seite mit zwei Hemmschuhen gesichert.

▪ TRIMET:

Um zu bzw. von dem Nebenanschließer TRIMET zu gelangen, ist es erforderlich, dass das Gleistor über das Gleis 40 geöffnet wird.

- Ladestellen

Gleistore: Die Halle der Fa. Westfracht ist durch zwei baugleiche Tore verschlossen. Die Bedienung der Tore obliegt der Fa. Westfracht.

Bedienung der Ladestellen mit Krane:

Rangierarbeiten dürfen während Kranarbeiten nicht weitergeführt werden. Die Bedienung erfolgt daher erst, wenn der Kranbetrieb eingestellt ist. Um die Kranführer auf die bevorstehenden Rangiertätigkeiten aufmerksam zu machen, gibt der Triebfahrzeugführer/Lokrangierführer das Achtungssignal (Zp1). Es dürfen keine Personen und Triebfahrzeuge unter Lasten bewegt werden.

4. Schulung des Rangierpersonals

Das ausführende EVU verpflichtet sich, alle am Rangierbetrieb beteiligten Mitarbeitenden vor erstmaliger Zustellung und in regelmäßigen zeitlichen Abständen über die Inhalte der Anweisung und allen sonstigen notwendigen Schulungen zu schulen.

5. Notfallmanagement und wichtige Rufnummern

Alle Unfälle sind unverzüglich an die Unfallmeldestelle zu melden:

- |   |               |
|---|---------------|
| - Unfallmeldestelle SWE (Mo-Do 7-15 Uhr, Fr 7-13.30 Uhr): | 0201 800 2930 |
| - Unfallmeldestelle SWE außerhalb Bürozeiten:             | 0201 800 2681 |

Wichtige Rufnummern der Ansprechpartner:

- |   |               |
|---|---------------|
| - Eisenbahnbetriebsleiter SWE                     | 0201 00-2930  |
| - Fahrdienstleitung der SWE                       | 0201 800 2935 |
| - Fahrdienstleiter Essen-Vogelheim der DB Netz AG | 0201 833 4526 |
- (nur bei Auswirkungen auf den Betrieb der DB Netz AG)

- |  |                |                |
|--|----------------|----------------|
| - Arcelor Mittal:                          | Betriebsleiter | 0201 3616 6200 |
|  | Lagerleiter    | 0201 3616 6202 |
| - Unabhängige Tanklagergesellschaft (UTG): |                | 0201 364 8313  |
| - Westfracht:                              |                | 0201 360 8321  |

## 6. Konfliktmanagement

Kommt nach 3.3.1.3 der NBS-AT keine Einigung zustande, erfolgt die Zuteilung nach dem Zeitpunkt des Eingangs des Antrages.

## 7. Vertragslaufzeit und Kündigung

### 7.1 Vertragslaufzeit

Die Vertragslaufzeit ergibt sich aus dem Nutzungsvertrag.

### 7.2 Kündigung

Beide Vertragsparteien können diesen Vertrag fristlos aus wichtigem Grund kündigen. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn

- a. gegen wesentliche Bestimmungen dieses Vertrages wiederholt trotz Abmahnung unter Androhung des Entzugs des Zugang zur Serviceeinrichtung schwerwiegend verstoßen wird,
- b. der Zugangsberechtigte seiner Verpflichtung zur Sicherheitsleistung wiederholt trotz Abmahnung unter Androhung des Entzugs des Zugang zur Serviceeinrichtung nicht, nicht vollständig oder nicht fristgerecht nachkommt oder
- c. wenn der Zugangsberechtigte das Recht auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen nicht innerhalb eines Monats nach vereinbartem Nutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, wahrnimmt. In diesem Fall hat der gekündigte Zugangsberechtigte den SWE das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur, abzüglich der der SWE ersparten Aufwendungen, zu bezahlen.

Die Kündigung bedarf der Schriftform. Mit Wirksamwerden der Kündigung endet das Recht des Zugangsberechtigten zum Zugang zu der Serviceeinrichtung und der Anspruch auf Erbringung der angebotenen Leistungen unmittelbar, sonstige Rechte und Pflichten aus der vertraglichen Vereinbarung enden mit Begleichung sämtlicher Forderungen.

## 8. Vertragsänderungen

Die SWE ist zur Änderung der NBS-AT und NBS-BT sowie der Anlagen, insbesondere darin bestimmten Entgelte, berechtigt. Über solche Änderungen wird die SWE den Zugangsberechtigten mindestens 6 Wochen vor dem Wirksamkeitszeitpunkt in Textform unterrichten. In diesem Fall steht dem Zugangsberechtigten das Recht zu, den Vertrag mit

einer Frist von 2 Wochen zum Wirksamkeitszeitpunkt der Änderung schriftlich zu kündigen. Darauf wird die SWE den Zugangsberechtigten in der Unterrichtung hinweisen.

9. Inkrafttreten

Diese Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil (NBS-BT, der Stadtwerke Essen AG, treten zum 01.04.2024 in Kraft.

Anlage 1: Entgelte

Anlage 2: Lageskizze

Anlage 3: Verzeichnis der Bahnübergänge

Anlage 4: Verzeichnis der Gleisanlagen und deren Nutzung

#### Anlage 1: Entgelte

Die SWE stellt die nachfolgend aufgeführten Netto-Entgelte für den Zugang zu den Serviceeinrichtungen und den angebotenen Leistungen nach Maßgabe dieser Anlage in Rechnung. Die Netto-Entgelte decken die Gleisnutzung für den Transport zum/vom Kunden und für die Be- und Entladung, für ggfs. erforderliches Umsetzen, für Rangierbewegungen sowie für das Auflösen bzw. Bilden von Wagengruppen und Ganzzügen für den einmaligen Last- und Leerlauf innerhalb eines Kalendertages ab.

Bei Entgelten, die nach dem Ladungsgewicht abgerechnet werden, wird ein Mindestgewicht von 20 Tonnen je Waggon angesetzt.

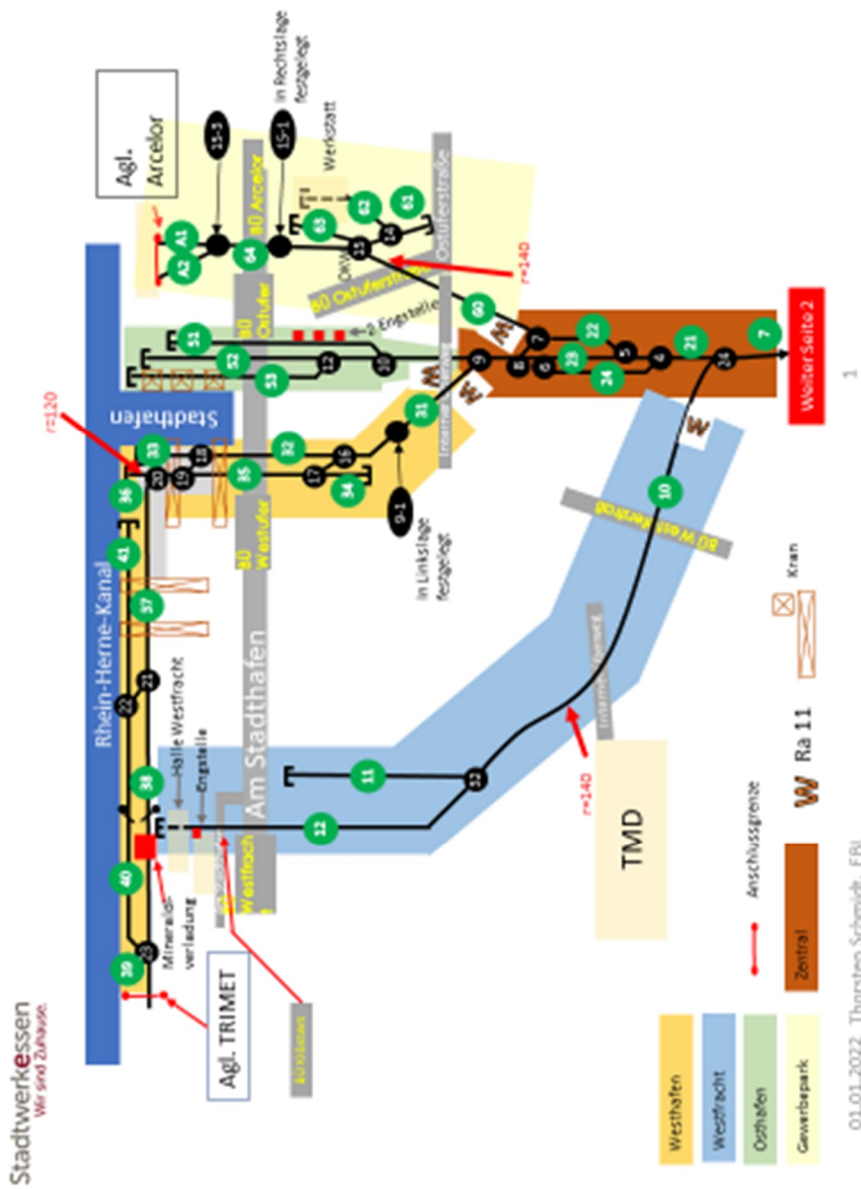
- Last-/Leerlauf: 0,75 €/t Ladegewicht
- Abstellgleis: 0,70 €/Meter und Tag ab 24 Std. Standzeit, Leer- und/oder Schadwaggons in Kombination mit Umschlagstätigkeiten ab 14 Tagen Standzeit. Maximale Nutzung 4 Kalenderwochen je Waggon.
- Gestellung Lotse: 79,18 €/Std. von 06:00 Uhr – 18:00 Uhr  
106,89 €/Std. von 18:00 Uhr – 06:00 Uhr
- Stornierungsentsgelt für Nutzungsanmeldungen, welche ab dem Zeitpunkt von weniger als 5 Werktagen vor dem geplanten Fahrttermin zurückgenommen werden: 85 % des voraussichtlichen Entgelts gem. Antrag.
- Stornierungsentsgelt für Nutzungsanmeldungen, welche im Zeitraum von 5 Tagen bis zum 14. Tag vor dem geplanten Fahrttermin zurückgenommen werden: 50 % des voraussichtlichen Entgelts gem. Antrag
- Stornierungsentsgelt für Nutzungsanmeldungen, welche im Zeitraum von 14 Tagen bis zum 29. Tag vor dem geplanten Fahrttermin zurückgenommen werden: 25 % des voraussichtlichen Entgelts gem. Antrag



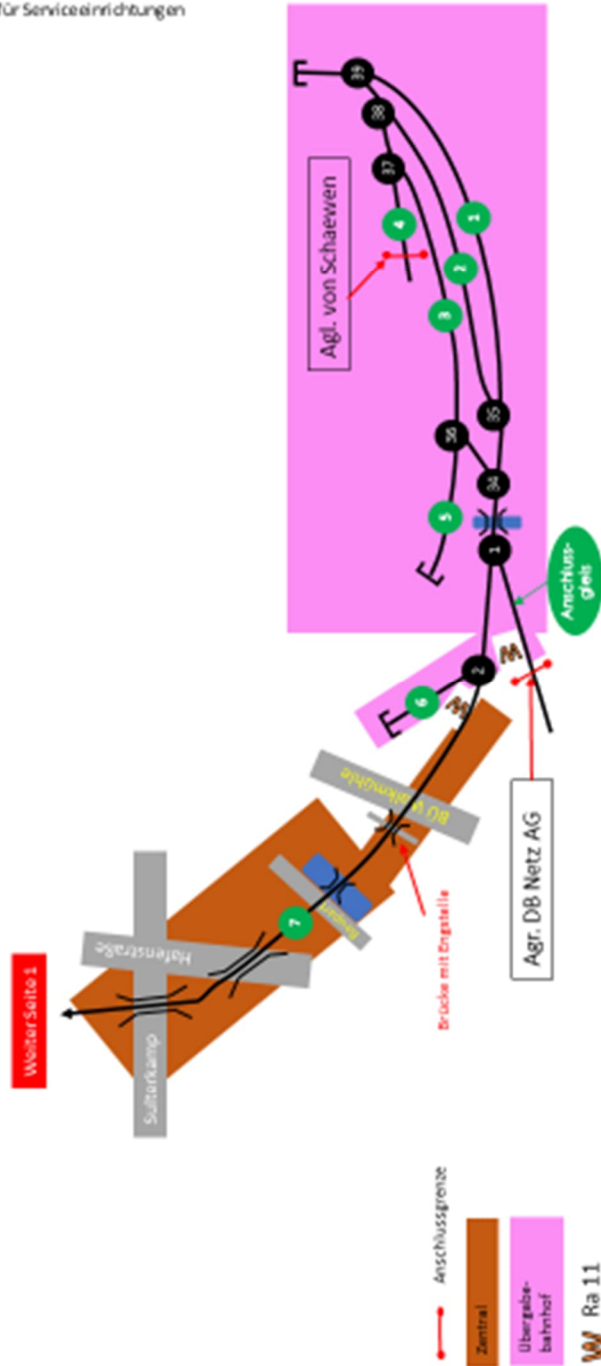


## Anlage 2: Lageskizze

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen  
Betrieblicher Teil  
Anlage 2



Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen  
Betrieblicher Teil  
Anlage 2



2

01.01.2022 Thorsten Schmidt, EBL

Anlage 3: Verzeichnis der Bahnübergänge

Bü/Nr.	Sicherungsart	Art und Durchführung der Sicherung	Straße/Widmung
Walkmühle	Nichttechnisch gesichert mit Andreaskreuz	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	An der Walkmühle
Baupart	Nichttechnisch gesichert mit Andreaskreuz	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	Fuß-/Radweg
Ostufer	Technische Sicherung mit Lichtzeichenanlage und Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Bedienung der Einschalttaste vor dem Bahnübergang	Am Stadthafen
Westufer	Technische Sicherung mit Lichtzeichenanlage und Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Bedienung der Einschalttaste vor dem Bahnübergang	Am Stadthafen
Westfracht	Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	Am Stadthafen
Klösters	Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	Am Stadthafen
BÜ Interner Überweg	Nichttechnisch gesichert mit Andreaskreuz	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	Parkplatz/Eingang Fa. TMD
Westuferstraße	Technische Sicherung mit Lichtzeichenanlage und Flächensicherung	Bedienung der Einschalttaste vor dem Bahnübergang	Westuferstraße

	„Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“		
Ostuferstraße	Nichttechnisch gesichert Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Übersicht auf die Bahnstrecke; 15 km/h; 2x Pfeifen (Wiederholtes Pfeifen etwa in der in der Mitte zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang)	Ostuferstraße
Arcelor	Technische Sicherung mit Lichtzeichenanlage und Flächensicherung „Hafengebiet, Eisenbahnfahrzeuge haben Vorrang“	Bedienung der Einschalttaste vor dem Bahnübergang	Am Stadthafen

## Anlage 4: Verzeichnis der Gleisanlagen und ihrer Nutzung

Bezeichnung	von - bis	Zweck	Nutzlänge in m	Gefälle in ‰	Hemmschuhart
Anschluss -gleis	Anschlussgrenze - W1	Zuführung/Abholung	65		Abstellung verboten
1	W 35 - W 39	Übergabe	378	3,87	Standart
2	W 35 - W 38	Übergabe	327	3,87	Standart
3	W36 - W 37	Übergabe	298	3,87	Standart
4	W 37 - Agr	Zuführung/Abholung	120		Abstellung verboten
5	W 36 - Prellbock	Abstellung	245	0 – 2,5	Standart
6	W 2 - Prellbock	Abstellung	237	3,07	Standart
7	W 2 - W 24	Zuführung/Abholung	1115		Abstellung verboten
10	W 24 - W 32	Zuführung/Abholung	836		Abstellung verboten
11	W 32 - Prellbock	Abstellung	49	3,05	Standart
12	W 32 - Prellbock	Zuführung/Abholung/ Ladegleis	665		Standart
21	W 24 - W 4	Zuführung/Abholung	378		Abstellung verboten
22	W 5 - W 7	Zuführung/Abholung	214		Abstellung verboten
23	W 5 - W 9	Abstellung	220	1,19	Standart
24	W 4 - W 9	Abstellung	223	1,19	Standart
31	W 9 - W 16	Zuführung/Abholung	299		Abstellung verboten
32	W 16 - W 18	Ladegleis/Abstellung	279	0	Standart
33	W 18 - Prellbock	Ladegleis/Abstellung	130	0	Standart
34	W 17 - Prellbock	Abstellung	138	0	Standart
35	W 17 - W 19	Ladegleis/Abstellung	269	0	Standart
36	W 20 - Prellbock	Abstellung	63	0	Standart
37	W 20 - W 21	Zuführung/Abholung			Abstellung verboten
38	W 21 - W 23	Ladegleis	239	0,12	Standart
39	W 23 - Agl	Zuführung/Abholung			Abstellung verboten
40	W 23 - W 22	Zuführung/Abholung			Abstellung verboten
41	W 22 - Prellbock	Abstellung	219	0,12	Standart/mit Stützwinkel
51	W 10 - Prellbock	Ladegleis	239	0	Standart
52	W 12 - Prellbock	Ladegleis	362	0	Standart

53	W 12 -Prellbock	Ladegleis	453	0	Standart
60	W 7 - DKW 15	Zuführung/Abholung	336		Abstellung verboten
61	W 14 - Prellbock	Ausziegleis		0,96	Standart
62	W 14 - Werkstatt	Zuführung/Abholung			Abstellung verboten
63	W 15 - Prellbock	Abstellung	16	0	Standart
64	W 15-1 - W 15-3	Zuführung/Abholung	154		Abstellung verboten
A1	W 15-3 - Agr	Abstellung	86	4,5 – 5	Standart
A2	W 15-3 - Agr	Abstellung	86	4,5 – 5	Standart