



# Anlage 2



# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

## **Besonderer Teil (NBS-BT)**

Stand: 01.01.2016



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINE INFORMATIONEN</b>	<b>6</b>
1.1	Einleitung	6
1.2	Veröffentlichungen und Impressum	6
1.3	Ansprechpartner	7
1.4	Neufassungen der NBS-AT/BT	7
<b>2</b>	<b>ERGÄNZUNGEN DER NBS-AT</b>	<b>7</b>
2.1	Verweise auf gesetzliche Vorschriften	7
2.2	Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen	8
2.3	Mahnungen	8
2.4	Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung	8
<b>3</b>	<b>ANMELDUNG UND NUTZUNG DER SERVICEEINRICHTUNGEN</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>BETRIEBLICH-TECHNISCHE BEDINGUNGEN FÜR DEN ZUGANG ZU SERVICEEINRICHTUNGEN</b>	<b>9</b>
4.1	Vorübergehende betriebliche Anordnungen	9
4.2	Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme	9
4.3	Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb	9
4.4	Freimachen der benutzten Infrastruktur	10
4.5	Notfallmanagement	11
<b>5</b>	<b>ENTGELTGRUNDSÄTZE</b>	<b>12</b>



---

<b>5.1</b>	<b>Umfang der Pflichtleistungen</b>	<b>13</b>
<b>5.2</b>	<b>Berechnung der Entgelthöhen</b>	<b>13</b>
<b>5.3</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>STORNOGEBÜHREN</b>	<b>15</b>
<b>7</b>	<b>EISENBAHNINFRASTRUKTUR DER BAYERNHAFEN GMBH &amp; CO. KG</b>	<b>16</b>
<b>7.1</b>	<b>bayernhafen Aschaffenburg</b>	<b>16</b>
<b>7.1.1</b>	<b>Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>16</b>
<b>7.1.2</b>	<b>Koordinations- und Entscheidungsverfahren</b>	<b>19</b>
<b>7.1.3</b>	<b>Zusätzliche Dienstleistung des bayernhafen Aschaffenburg</b>	<b>19</b>
<b>7.1.4</b>	<b>Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur</b>	<b>20</b>
<b>7.1.5</b>	<b>Gleisplan</b>	<b>20</b>
<b>7.2</b>	<b>bayernhafen Bamberg</b>	<b>21</b>
<b>7.2.1</b>	<b>Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>21</b>
<b>7.2.2</b>	<b>Koordinations- und Entscheidungsverfahren</b>	<b>22</b>
<b>7.2.3</b>	<b>Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur</b>	<b>23</b>
<b>7.2.4</b>	<b>Gleisplan</b>	<b>23</b>
<b>7.3</b>	<b>bayernhafen Regensburg</b>	<b>24</b>
<b>7.3.1</b>	<b>Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>24</b>
<b>7.3.2</b>	<b>Koordinations- und Entscheidungsverfahren</b>	<b>27</b>
<b>7.3.3</b>	<b>Serviceeinrichtung Dritter</b>	<b>28</b>
<b>7.3.4</b>	<b>Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur</b>	<b>28</b>



---

<b>7.3.5</b>	<b>Gleisplan</b>	<b>28</b>
<b>7.4</b>	<b>bayernhafen Passau</b>	<b>29</b>
<b>7.4.1</b>	<b>Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>29</b>
<b>7.4.2</b>	<b>Koordinations- und Entscheidungsverfahren</b>	<b>30</b>
<b>7.4.3</b>	<b>Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur</b>	<b>30</b>
<b>7.4.4</b>	<b>Gleisplan</b>	<b>30</b>
<b>7.5</b>	<b>bayernhafen Nürnberg</b>	<b>31</b>
<b>7.5.1</b>	<b>Beschreibung der Infrastruktur</b>	<b>31</b>
<b>7.5.2</b>	<b>Koordinations- und Entscheidungsverfahren</b>	<b>34</b>
<b>7.5.3</b>	<b>Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur</b>	<b>35</b>
<b>7.5.4</b>	<b>Nachweis der abgestellten Wagen oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern</b>	<b>35</b>
<b>7.5.5</b>	<b>Gleisplan</b>	<b>35</b>



# 1 Allgemeine Informationen

## 1.1 Einleitung

Die Bayernhafen GmbH & Co. KG betreibt Eisenbahninfrastrukturanlagen als Serviceeinrichtungen in den Häfen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Regensburg und Passau. Die Gleisanlagen schließen direkt an das europäische Schienennetz an. Die Bayernhafen GmbH & Co. KG (im folgenden EIU genannt) gewährt Zugangsberechtigten diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Serviceeinrichtungen nach Maßgabe ihrer Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil (NBS-AT), der Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil (NBS-BT) sowie des Infrastrukturnutzungsvertrages des EIU. Die NBS-BT ergänzen die NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (z.B. Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

## 1.2 Veröffentlichungen und Impressum

Die Veröffentlichungen der NBS-AT/BT erfolgen im Internet unter:

<http://www.bayernhafen.de/leistungen/infrastruktur/infrastrukturnutzung-bahn.html>

In der jeweils aktuellen Fassung werden Regelwerke und Unterlagen des EIU gemäß Punkt 3.1.2 der NBS-AT veröffentlicht.

Zusätzlich erhalten Zugangsberechtigte, die einen Infrastrukturnutzungsvertrag mit dem EIU geschlossen haben, per Fax oder Email Informationen zu den Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen (z.B. zum Zustand der Eisenbahninfrastruktur, zu Unregelmäßigkeiten oder zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß Punkt 5.2.1 der NBS-AT).

Herausgeber der NBS-AT/BT: Bayernhafen GmbH & Co. KG  
Linzer Straße 6  
93055 Regensburg



### **1.3 Ansprechpartner**

Der Zugangsberechtigte benennt dem EIU mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einen für die vertraglichen und einen für die betrieblichen Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens mit Telefon- und Faxnummer sowie E-Mailadresse, falls vorhanden (s. Anlage 4). Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen. Zur Überprüfung der Daten führt das EIU jährlich eine Erhebung durch.

Die Ansprechpartner des EIU können der Anlage 4 entnommen werden.

### **1.4 Neufassungen der NBS-AT/BT**

Neufassungen und Änderungen der Nutzungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde überprüft. Das EIU ist verpflichtet ausschließlich die von der Regulierungsbehörde nicht beanstandeten Nutzungsbedingungen zu verwenden. Von der Regulierungsbehörde akzeptierte Änderungen der Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht und gleichzeitig den Zugangsberechtigten, die bereits ein Vertragsverhältnis in Form eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem EIU begründet haben, schriftlich mitgeteilt. Die Zugangsberechtigten haben das Recht, den Infrastrukturnutzungsvertrag mit einer Frist von einem Monat zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens der bislang geltenden Nutzungsbedingungen zu kündigen. Auf dieses Sonderkündigungsrecht weist das EIU die Zugangsberechtigten besonders hin.

## **2 Ergänzungen der NBS-AT**

### **2.1 Verweise auf gesetzliche Vorschriften**

In den NBS-AT und NBS-BT enthaltene Verweise auf gesetzliche Regelungen beziehen sich auf die Gesetze in ihrer jeweils aktuellen Fassung.



## **2.2 Regelungen für die Benutzung der Infrastrukturanlagen**

Das EVU hat sich über die für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur geltenden Regelwerke und Unterlagen sowie deren Aktualisierung gemäß NBS-AT Punkt 3.1.2 zu informieren.

## **2.3 Mahnungen**

Kommt der Zugangsberechtigte mit der Zahlung gemäß Punkt 4.4 der NBS-AT in Verzug, so ist das EIU nach der ersten unentgeltlichen Zahlungsaufforderung berechtigt dem Zugangsberechtigten die dadurch entstandenen Kosten pauschal in Rechnung zu stellen. Dem Zugangsberechtigten bleibt der Nachweis vorbehalten, dass bei dem EIU Mahnkosten nicht oder nicht in dieser Höhe angefallen sind.

## **2.4 Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung**

Die Wahrnehmung von Rechten gemäß Punkt 5.5 der NBS-AT durch das EIU ist von der Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters des EVU abhängig.

# **3 Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen**

Die Anmeldung und Nutzung der jeweiligen Serviceeinrichtungen des EIU haben gemäß Punkt 7 des Eisenbahninfrastrukturnutzungsvertrages zu erfolgen.

Bayernhafen setzt zur Optimierung der eigenen Netzdisposition und Ressourcen die Netzdispositionssoftware Leidis NK Basisversion der DB Netz AG ein.

Mit Nutzung der bayernhafen Eisenbahninfrastrukturen erklärt sich das EVU bereit, für die an- und abfahrenden Züge der bayernhafen Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Regensburg und Passau die digitalen Zuglaufinformationsdaten zur Verfügung zu stellen. Hierfür ist die Einwilligung zur Weitergabe der Zug- und Betriebslagedaten an bayernhafen schriftlich gegenüber der DB Netz AG zu erklären (Formblatt siehe Anlage 3e).

Die unterzeichnete Einwilligungserklärung ist direkt an bayernhafen zur Weitergabe an die DB Netz AG zu übermitteln oder in Kopie vorzulegen.





Mit Ende der Nutzung von Ladegleisen und Laderampen sind die Anlagen besenrein zu übergeben. Eventuelle Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU entstehen, werden an das EVU nach Eingangsrechnung zzgl. 10 % Verwaltungskosten weiter verrechnet.

## **4 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen**

### **4.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen**

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleisabschnitte werden dem Zugangsberechtigten vom EIU unverzüglich mitgeteilt. Darüber hinaus informiert das EIU über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung gemäß Punkt 1.2 der NBS-BT.

### **4.2 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme**

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss nach Punkt 2.4.2 der NBS-AT mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen des EIU kompatibel sein. Die Fahrzeuge sind mit Zug- und Rangierfunk (C-Kanal) auszustatten. Fahrzeuge, die in oder aus der Serviceeinrichtung des bayernhafen Regensburg oder des bayernhafen Nürnberg fahren wollen, müssen mit einem Zugsicherungssystem (PZB 90) ausgestattet sein. Weitere Steuerungs- und Sicherungssysteme sind in den Serviceeinrichtungen des EIU nicht vorhanden.

### **4.3 Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb**

Es gelten folgende Dispositionsregeln in aufgeführter Reihenfolge:

1. Dringliche Hilfszüge haben Vorrang vor allen anderen Fahrten,
2. Fahrplanmäßig pünktliche Züge in/aus dem Netz der DB Netz AG haben Vorrang vor fahrplanmäßig unpünktlichen Zügen in/aus dem Netz der DB Netz AG,



3. Züge des kombinierten Verkehrs haben Vorrang vor anderen Zugfahrten,
4. Bei nutzungskonkurrierenden Zügen des kombinierten Verkehrs hat aus wirtschaftlichen Gründen der Zug mit der größeren Umschlagsmenge Vorrang,
5. Züge im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Zügen im Gelegenheitsverkehr (Sonderzug- und ad hoc-verkehre),
6. Bei nutzungskonkurrierenden Zügen des sonstigen Verkehrs haben Züge zur direkten Belieferung von Hafensiedlern Vorrang,
7. Rangierfahrten,
8. Wagenabstellung für Ladeverkehr.

#### **4.4 Freimachen der benutzten Infrastruktur**

Der Zugangsberechtigte hat die benutzte Infrastruktur auf Weisung des EIU in der vorgegebenen Zeit freizumachen.

Benutzt der Zugangsberechtigte Infrastrukturanlagen aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird das EIU den Zugangsberechtigten auffordern die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt der Zugangsberechtigte dieser Aufforderung nicht oder innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist das EIU berechtigt die Infrastruktur auf Kosten des Zugangsberechtigten zu räumen. Der Punkt 5.3.5 der NBS-AT bleibt unberührt.

Hinsichtlich der Haftung des EIU für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Punkt 6 der NBS-AT Anwendung mit der Maßgabe, dass die Haftung des EIU im Falle leichter Fahrlässigkeit ausgeschlossen ist, sofern nicht Leben, Körper, Gesundheit oder wesentliche Vertragspflichten verletzt werden. In letzterem Fall ist die Haftung auf den bei Vertragsschluss vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. In jedem Fall - mit Ausnahme von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit - beschränkt sich die Haftung des EIU pro



Schadensereignis auf einen Höchstbetrag in Höhe von 400.000 Euro. Soweit der Schaden durch eine vom Zugangsberechtigten abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet das EIU nur für etwaige damit verbundene Nachteile des Zugangsberechtigten (z.B. höhere Versicherungsprämien, Zinsnachteile etc.).

#### **4.5 Notfallmanagement**

Alle gefährlichen Ereignisse und Unfälle auf der Serviceeinrichtung des EIU sind der Eisenbahnbetriebsleitung (Anlage 4) unverzüglich zu melden. Für die Serviceeinrichtungen Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau steht eine zentrale Störfallnummer zur Verfügung. Diese ist der Unfallmeldetafel (s. Anlage 5) zu entnehmen.

Der Ereignisort darf nach einem Zwischenfall solange nicht verändert werden, bis der örtliche Eisenbahnbetriebsleiter des EIU die Unfallstelle bzw. den Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Als gefährliches Ereignis gilt auch das Auffahren von Weichen.

Bei gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb gilt die BUVO-NE in der jeweils aktuellen Fassung.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung gelten die folgenden Dispositionsregelungen:

Die Wiederherstellung des Betriebsflusses und die Minimierung der Gesamtverspätungen hat stets höchste Priorität.

1. Von der Infrastruktur der DB Netz AG auf die Eisenbahninfrastruktur des EIU ein- und ausfahrende Züge haben Vorrang vor Rangierfahrten,
2. Züge zu den Terminals (terminkritische Verkehre),
3. Rangierfahrten.



## 5 Entgeltgrundsätze

Für das Befahren der Eisenbahninfrastruktur der Bayernhafen GmbH & Co. KG wird ein Nutzungsentgelt gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis (NBS-EGV) pro Waggon erhoben (s. Anlage 7). Einzelfahrende Trieb- und Nebenfahrzeuge zur Bahnwerkstatt im bayernhafen Aschaffenburg werden pro Lok und Richtung abgerechnet. Züge des kombinierten Verkehrs werden pro Ganzzug, Halbzug oder Waggon richtungsabhängig oder richtungsunabhängig abgerechnet. Ganzzüge der „Rollenden Landstraße“ werden pro Zug und Richtung abgerechnet.

Beträgt der Nutzungszeitraum (Zeitraum zwischen Ein- und Ausfahrten) der jeweiligen Serviceeinrichtung nicht mehr als 48 Stunden, fällt für die Benutzung der Schienenwege keine weitere Nutzungsgebühr an.

Für Waggon, die länger als 48 Stunden ununterbrochen auf der Eisenbahninfrastruktur der Bayernhafen GmbH & Co. KG verbleiben, fällt zusätzlich zum Nutzungsentgelt ein Abstellentgelt an.

Rangierloks, die der Bedienung von Ladestellen auf der Serviceeinrichtung dienen, können im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten zugewiesene Abstellgleise für ein zeitabhängiges Entgelt nutzen.

Für Verkehre von beladenen Einzelwagen oder Einzelwagengruppen zwischen verschiedenen Ladestellen innerhalb der Serviceeinrichtung (Binnenverkehre) wird für die zusätzliche Beanspruchung der Eisenbahninfrastruktur ein weiteres Entgelt erhoben.

Für die Benutzung von Ladestraßen als Schnittstelle zwischen Straße und Schiene wird ein entsprechendes Nutzungsentgelt erhoben.

Für das Terminal-Handling im RoLa-Terminal des bayernhafen Regensburg wird pro schienenseitig eingehenden und ausgehenden abgefertigten Waggon je darauf stehender Ladeinheit ein Entgelt erhoben. Bei Autotransporten richtet sich das



Entgelt zusätzlich nach der Anzahl der beladenen Ladeebenen des Autotransportwagens.

Im bayernhafen Passau kann für die Verladung von Stück- und Schüttgütern eine Kopf- und Seitenrampe entgeltpflichtig genutzt werden.

Im bayernhafen Aschaffenburg (s. Punkt 7.1.1.a) und im bayernhafen Nürnberg (s. Punkt 7.5.1.b) wird für die Besetzung der Stellwerke außerhalb der regulären Betriebszeiten ein zusätzliches, zeitabhängiges Entgelt erhoben.

Neben der Nutzung der Schienenwege wird die Inanspruchnahme von weiteren Zusatzleistungen und Nebenleistungen gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis (NBS-EGV) verrechnet.

## **5.1 Umfang der Pflichtleistungen**

Mit dem Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtungen sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung der Serviceeinrichtungen
- Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Serviceeinrichtungen
- Bereitstellung aller erforderlichen Informationen zur Nutzung der Serviceeinrichtungen
- Vorhaltung der Stellwerkstechnik sowie die Besetzung des Stellwerkes mit Fachpersonal

## **5.2 Berechnung der Entgelthöhen**

In den Nutzungsentgelten sind folgende Kostenposten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis-, Signal-, Oberleitungs- und Stellwerksanlagen
- Anteilige Kosten des Stellwerkpersonals
- Abschreibung und Zinsen auf Anlagevermögen (Gleis-, Signal-, Oberleitungs- und Stellwerksanlagen)
- IT-Infrastrukturkosten
- Verwaltungskosten lt. Kosten- und Leistungsabrechnung inklusive



- Versorgungsleistungen
- Liegenschaftskosten
- Instandhaltungsmessungen

### 5.3 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems

Die wesentlichen Entgelte zur Nutzung der Serviceeinrichtungen sind:

1. Nutzung der Serviceeinrichtungen pro Waggon (für eine Nutzungsdauer bis zu 48 Stunden),
2. Nutzung der Serviceeinrichtungen beim kombinierten Ladungsverkehr pro Ganzzug, Halbzug oder Waggon richtungsabhängig oder richtungsunabhängig (für eine Nutzungsdauer bis zu 48 Stunden),
3. Nutzung der Serviceeinrichtung bayernhafen Regensburg durch Züge der „Rollenden Landstraße“ bei Einsatz von elektrischer Traktion,
4. Nutzung der Serviceeinrichtung bayernhafen Regensburg durch Züge der „Rollenden Landstraße“ bei Einsatz von Dieseltraktion,
5. Handling im RoLa-Terminal bayernhafen Regensburg pro eingehenden und ausgehenden abgefertigten Waggon je darauf stehender Ladeeinheit. Bei Autotransporten richtet sich das Entgelt zusätzlich nach der Anzahl der beladenen Ladeebenen des Autotransportwagens,
6. Binnenverkehr innerhalb der Serviceeinrichtungen (Umsteller) pro beladenem Waggon,
7. Gleislängenunabhängiger Preisanteil pro einzelfahrendem Trieb- und Nebenfahrzeug für die Zuführung in die Bahnwerkstatt (Serviceeinrichtung bayernhafen Aschaffenburg),
8. Abstellentgelt nach 48 Stunden ununterbrochener Nutzungsdauer,
9. Abstellen von Rangierlokomotiven für die Bedienung von Ladestellen,
10. Zuschlag zum Nutzungsentgelt für Serviceeinrichtungen für die Nutzung von öffentlichen Ladestraßen,
11. Zuschlag zum Nutzungsentgelt für Serviceeinrichtungen bei Verladung von Stück- und Schüttgütern über die Kopf- und Laderampe (Serviceeinrichtung bayernhafen Passau),
12. Nutzung der Gleiswaage pro Waggon (Serviceeinrichtung bayernhafen Nürnberg).



### **Nebenleistungen - Werkstatteleistungen**

Der Preis für die Mitbenutzung von Bahnwerkstatt, Wartungsgrube und Sozialräumen (nur bayernhafen Aschaffenburg) richtet sich nach der Nutzungsdauer.

## **6 Stornogebühren**

Stornogebühren werden in zwei Fällen erhoben:

1. Soweit aufgrund von Bestellungen Leistungen durch das EIU erbracht werden, die auf Grund von Abbestellungen nicht genutzt werden, sind diese durch den Zugangsberechtigten des EIU auf Grundlage der nachgewiesenen Kosten zu erstatten.
2. Für Leistungen, die innerhalb von 24 h vor Leistungs-/Nutzungsbeginn abbestellt werden, sind 50 % der Entgelte für die bestellte Leistung vom Besteller zu erbringen.



## **7 Eisenbahninfrastruktur der Bayernhafen GmbH & Co. KG**

### **7.1 bayernhafen Aschaffenburg**

#### **7.1.1 Beschreibung der Infrastruktur**

Der bayernhafen Aschaffenburg bestehend aus:

- a) Hafenbahnhof,
- b) Ladegleise Straße,
- c) KV-Terminal,
- d) Bahnwerkstatt und Bahnmagazin,
- e) Umsatzstelle für Schwerlastgüter.

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Aschaffenburg kann 24 h / 7 Tage die Woche im Rahmen der Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages und der jeweiligen gültigen NBS-AT bzw. NBS-BT genutzt werden.

#### Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Aschaffenburg ist über das Streckennetz der DB Netz AG zu erreichen. Das eingleisige, nicht elektrifizierte Streckengleis 5222 der DB Netz AG in Richtung bayernhafen Aschaffenburg beginnt an der Anschlussweiche Bf. Aschaffenburg/Süd und endet auf der Strecke 5222 bei km 2,7. Die Weiterführung der Strecke 5222 ab dem km 2,7 kennzeichnet zugleich die Bahnhofsgrenze des bayernhafen Aschaffenburg und die Betriebsstelle Aschaffenburg Nilkheim.

Die gerade Strangführung endet im Hafenbahnhof. Am Streckenhektometerstein km 2,7 St. 5222 beginnt die Serviceeinrichtung des bayernhafen Aschaffenburg.

Die Sicherung für die Zu- und Abfahrten von und zum bayernhafen Aschaffenburg erfolgt über die Fahrdienstleitung DB Netz AG und die Fahrdienstleitung bayernhafen Aschaffenburg im Zugmeldebetrieb.





Das Zufahrtsgleis und die Hafengleisanlagen sind nicht elektrifiziert.

a) Hafenbahnhof

Das Bahnhofsgleis ab Strecke 5222 km 2,7 verläuft bis zur Weiche Nilkheim (Betriebsstelle Nilkheim) km 3,666. Im Zweiggleis ist die Fortführung des Gleises bis km 5,5.

Im Hauptgleis verläuft das Bahnhofsgleis ab der Weiche Nilkheim km 0,0 bis km 1,573 (Weiche 1) in Hafenbahnhof bayernhafen Aschaffenburg

Der Hafenbahnhof dient der Zugbildung und -zerlegung sowie zum Abstellen von Waggonpartien. Die Gleisharfe des Hafenbahnhofs weist insgesamt sieben Gleise und zwei Stumpfgleise auf. Die maximale Gleislänge beträgt bis zu 654 m.

Die Weichen der Gleisharfe werden mechanisch und elektrisch/ mechanisch vom Stellwerk I und II bedient. Für die Bedienung der Stellwerke gelten die örtlichen Richtlinien.

Betriebszeiten des Stellwerks:

Wochentag	Uhrzeit
Mo – Do	07:00 Uhr – 15:45 Uhr
Fr	07:00 Uhr – 13:30 Uhr
Sa, So und Feiertage	keine Besetzung
Abweichungen	nach Absprache möglich, gemäß NBS-EGV

Außerhalb der oben genannten Zeiten sowie an Feiertagen ist das Stellwerk regulär nicht besetzt.

b) Ladegleise Straße

Gleisparallele Ladestraßen mit Pufferlagerflächen bestehen an den Gleisen 200 und 300 sowie 201. Das Kaigleis 201 am Kai 1 und 2 dient auf der gesamten Ladekailänge zur Erschließung der Kaifläche. Der Straßenanschluss des Ladegleises 201 erfolgt über die Wertstraße. Der Straßenanschluss der Ladegleise 200 und 300 erfolgt über die Industriestraße.

c) KV-Terminal

Das KV Terminal, betrieben von der TCA-Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH, befindet sich am Kai 5. Der Straßenanschluss erfolgt über die Hafenkopfstraße. Die Gleise 501 und 502 sind Durchfahrgleise zu den im hinteren Bereich des Kais befindlichen Hafenansiedlern und Terminalgleise. Sie dienen in den Betriebszeiten vorwiegend dem Terminalbetrieb.

Die Zuganmeldung für KV-Umschlag im Terminal erfolgt beim Betreiber des KV-Terminals.

**Terminalbetreiber und EIU:**

Terminalbetreiber:  
TCA-Trimodales Container-  
terminal Aschaffenburg GmbH  
Hafenkopfstraße 3  
63741 Aschaffenburg

EIU:  
bayernhafen Aschaffenburg  
Hafenbahnhofstr. 27  
63741 Aschaffenburg

## Betriebszeiten des Terminals:

Wochentag	Uhrzeit
Mo – Fr	06:30 – 16:00 Uhr und nach Absprache
sonstige Tage und Uhrzeiten	nach Absprache

d) Bahnwerkstatt und Bahnmagazin

Die Bahnwerkstatt ist über das Gleis 21 mittels einer Drehscheibe (Gesamtbelastung 130 Tonnen, Durchmesser = 22 Meter) an den Hafenbahnhof angeschlossen. Sie verfügt über zwei Reparaturstandplätze im Gebäude und ein Grubengleis im Freien (Gleis 22). Das Gebäude ist mit einem Hallenkran (5 t) ausgestattet. Desweiteren befinden sich im Werkstattgebäude drei Abstellgleise ohne weitere Ausstattungen.



Das Bahnmagazin befindet sich im Hafenbahnhof und ist über das Gleis 10 angeschlossen. Es verfügt über einen Reparaturstandplatz und besitzt keinen Hallenkran.

e) Umsatzstelle für Schwerlastgüter

Im Gleis 60 befindet sich eine 80 m lange Umsatzstelle für Schwerlastgüter, die dem Umschlag von der Straße auf die Schiene dient. Die Belastbarkeit beträgt 400 to.

### 7.1.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisanlagen (unter Ziffer 7.1.1 lit. a) bis e)) gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens (Ziffer 3.2 lit. a) bis c) NBS-AT). Kann auch dann keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU in der Reihenfolge der nachfolgenden Kriterien:

1. Züge des kombinierten Verkehrs mit höher zu erwartenden Nutzungs- bzw. Umschlagserlösen,
2. Züge des sonstigen Verkehrs mit einem höher zu erwartenden Erlös aus Infrastrukturnutzung,
3. Abstellkapazitäten werden nur in dem Umfang zugeteilt, der für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten nicht benötigt wird.

Sollten bezüglich der o.g. Kriterien gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet der Eingangszeitpunkt des Antrags.

### 7.1.3 Zusätzliche Dienstleistung des bayernhafens Aschaffenburg

Für Triebfahrzeugführer von EVU, die keine Orts- und Streckenkenntnis für den im Zugleitbetrieb betriebenen Streckenabschnitt Bf Aschaffenburg-Süd – Hafenbahnhof Aschaffenburg besitzen, bietet die bayernhafens Aschaffenburg die Dienstleistung eines Lotsen entgeltpflichtig an.



#### **7.1.4 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur**

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafens Aschaffenburg ist für eine Radsatzlast von 22,5 t (D 4) zugelassen.

#### **7.1.5 Gleisplan**

s. Anlage



## 7.2 bayernhafen Bamberg

### 7.2.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Bamberg bestehend aus:

- a) Hafenbahnhof
- b) Ladegleise
- c) KV-Terminal

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Bamberg kann 24 h / 7 Tage die Woche im Rahmen der Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages und der jeweiligen gültigen NBS-AT bzw. NBS-BT genutzt werden.

#### Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Bamberg beginnt am Weichenende der Anschlussweiche 600, bei km 1,730, die an das eingleisige, nicht elektrifizierte Hafenzufahrtsgleis (Gleis 219) der DB Netz AG angeschlossen ist.

Das Gleis 219 schließt über die Weiche 197 bei km 0,900 an die Gleisanlagen der DB Netz AG und den Bf Bamberg Hbf an. Die Sicherung der Zu- und Abfahrt von und zum bayernhafen Bamberg erfolgt über die Fahrdienstleitung der DB Netz AG im Stellwerk Bf Bamberg Hbf.

#### a) Hafenbahnhof:

Der Hafenbahnhof dient der Zugbildung und -zerlegung sowie zum Abstellen von Waggonpartien. Die Gleisharfe des Hafenbahnhofs weist insgesamt 5 Gleise auf. Die maximale Gleislänge beträgt bis zu 420 m. Die Weichen der Gleisharfe sind ortsgestellt.

Im nördlichen Bereich des Hafenbahnhofes Bamberg, neben der Weiche 622, befindet sich eine Bremsprobeanlage, die von jedem EVU entgeltpflichtig genutzt werden kann.

b) Ladegleise:

Die nachgenannten Ladegleise dienen vorrangig der Be- und Entladung von Schienenfahrzeugen.

- Kaigleise (Gleise 21, 22, 31, 32, 41, 42)  
Die Kaigleise dienen entlang des gesamten Kais zur Erschließung der Kaifläche.
- Gleise 11

Das Lagern von Gütern auf diesen Ladegleisen bzw. in dessen Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig.

c) KV-Terminal

Das KV-Terminal, betrieben durch die Fa. baymodal Bamberg, grenzt östlich an den Hafenbahnhof an. Die Gleise 3 und 4 dienen in den Betriebszeiten des Terminals vorwiegend dem Ladungsverkehr.

Die Zuganmeldung für den schienenseitigen Zugang zum Terminal erfolgt beim Betreiber des KV-Terminals.

Terminalbetreiber:  
baymodal Bamberg GmbH  
Hafenstr. 30  
96052 Bamberg

Betriebszeiten des Terminals:

Wochentag	Uhrzeit
Mo – Fr	07:00 Uhr – 18:00 Uhr
Sa, So und Feiertage	nach gesonderter Vereinbarung

## 7.2.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisanlagen (unter Ziffer 7.2.1 lit. a) bis c)) gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens (Ziffer 3.2 lit. a) bis c) NBS-AT). Kann auch dann keine



Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU in der Reihenfolge der nachfolgenden Kriterien:

1. Züge des kombinierten Verkehrs mit höher zu erwartenden Nutzungs- bzw. Umschlagserlösen,
2. Züge des sonstigen Verkehrs mit einem höher zu erwartenden Erlös aus Infrastrukturnutzung,
3. Abstellkapazitäten werden nur in dem Umfang zugeteilt, der für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten nicht benötigt wird.

Sollten bezüglich der o.g. Kriterien gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet der Eingangszeitpunkt des Antrags.

### **7.2.3 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur**

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafens Bamberg ist für eine Radsatzlast von 22,5 t (D 4) zugelassen.

### **7.2.4 Gleisplan**

s. Anlage



## 7.3 bayernhafen Regensburg

### 7.3.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Regensburg bestehend aus:

- a) Hafenbahnhof
- b) Ladegleise
- c) Terminal für die Rollende Landstraße
- d) Automatisierte Erkennung der Fahrzeug-, Waggon- und Ladeeinheitennummer

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Regensburg kann 24 h / 7 Tage die Woche im Rahmen der Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages und der jeweiligen gültigen NBS-AT bzw. NBS-BT genutzt werden.

#### Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Regensburg ist an das Streckennetz der DB Netz AG angeschlossen. Das eingleisige, elektrifizierte Hafenzufahrtsgleis schließt mit der Anschlussweiche (Weiche 100) bei km 1.563 an die Hauptstrecke Regensburg Ost – Weiden an.

Die Sicherung für die Zu- und Abfahrt von und zum bayernhafen Regensburg erfolgt über die Fahrdienstleitung der DB Netz AG im Stellwerk Regensburg-Walhallastraße.

#### a) Hafenbahnhof

Im Hafenbahnhof stehen insgesamt 12 beidseitig angebundene Gleise mit Nutzlängen bis zu ca. 710 m zur Verfügung.

Der Hafenbahnhof dient der Zugbildung und -zerlegung sowie zum Abstellen von Waggonpartien.

Die Weichen der Gleisharfe werden elektrisch ortsbedient. Für die Bedienung der Weichen gilt die Konzern-Richtlinie 482.9004 der DB AG sowie eine gesonderte betriebliche Bedienungsanweisung. Die vom Hersteller der





Weichensteuerungsanlage herausgegebene Bedienungsanweisung ist Bestandteil der betrieblichen Bedienungsanweisung.

b) Ladegleise

Die nachgenannten Ladegleise dienen vorrangig der Be- und Entladung von Schienenfahrzeugen.

- Kaigleis an der Donaulände (Teilstrecke von Gleis Nr. 73)  
Ladegleis im Bereich des senkrechten Umschlagufers an der Donaulände,
- Ladegleise mit Ladestraße an der Donaulände (Teilstrecken der Gleise 72 und 73)  
Ladegleise mit Ladestraße zur Direktverladung zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen; Nutzlänge Gleis 72: ca. 375 m bzw. Gleis 73: ca. 370 m,
- Kaigleise Westhafen-Nordkai:  
Gleise 60 und 61 auf der gesamten Ladekailänge zur Erschließung der Kaiflächen,
- Kaigleise Westhafen-Südkai:  
Gleise 62 und 62a auf der gesamten Ladekailänge zur Erschließung der Kaiflächen,
- Kaigleise Osthafen-Nordkai:  
Gleise 24; 25 und 26 auf der gesamten Ladekailänge zur Erschließung der Kaiflächen,
- Kaigleise Osthafen-Südkai:  
Gleise 28 und 29 auf der gesamten Ladekailänge zur Erschließung der Kaiflächen.
- Hallgleis:  
1 Stamm- und Ladegleis (Gleis 32) zur Erschließung der südlich des Osthafen-Südkais gelegenen Flächen.

Das Lagern von Gütern auf diesen Ladegleisen bzw. in dessen Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig.



c) Terminal der „Rollenden Landstraße“

Der Terminal der „Rollenden Landstraße“ (RoLa), betrieben durch die Bayernhafen GmbH & Co. KG, befindet sich an der Wiener Straße (Bereich Ölhafen). Es besteht aus einem Terminalgebäude mit LKW-Waage, Parkflächen und drei Terminalgleisen. Die Gleise bieten je 22 RoLa-Wagen Platz und befinden sich im nördlichen Bereich des Hafenbahnhofs. An den West- und Ostköpfen der Terminalgleise gibt es befestigte Verkehrsflächen, die für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen (bei Kettenfahrzeugen nur mit besonderen Vorkehrungen) auf/von Bahnwagen genutzt werden können. Bei der Nutzung sind die Verkehrsflächen auf eine max. Flächenpressung von 50 KN/m<sup>2</sup> begrenzt.

Es stehen mobile Rampen für die RoLa-Niederflurwagen zur Verfügung.

Für die Bedienung der RoLa-Begleitwagen stehen folgende Anschlüsse zur Verfügung:

- Stromanschluss: 1000 Volt / 50 Hz über Zugsammelschiene
- Schmutzwasseranschluss: Kamlockkupplung D = 92 mm
- Wasseranschluss: zwei Bahnanschlüsse

Die Zuganmeldung im Terminal erfolgt beim Betreiber des KV-Terminals

Terminalbetreiber und EIU:  
Bayernhafen GmbH & Co. KG  
Linzer Straße 6  
93055 Regensburg

Das Entgelt für das Terminal-Handling im RoLa-Terminal des bayernhafen Regensburg beinhaltet folgende Leistungen:

- Augenscheinliche Prüfung der grundsätzlichen Transporttauglichkeit des LKW (ersetzt nicht die Prüfung durch den jeweiligen Wagenmeister),
- Aufstellen der Be- und Entladerampen,
- Begleitung der Be- und Entladung,
- Prüfung der Transporttauglichkeit und der korrekten Verladung am Waggon,
- Administrative Abwicklung nach der schriftlichen Anweisung des Zugangsberechtigten,



- Ent- und Versorgungsdienstleistungen für die RoLa-Begleitwaggons,
- Informationen über technische und sonstige betriebliche Störungen.

#### Betriebszeiten:

Die Betriebszeiten des Terminals richten sich nach den angemeldeten Zügen aller Zugangsberechtigten.

Im westlichen Bereich des Terminals befindet sich neben Gleis 2 eine Bremsprobeanlage, die durch ihren Standort im Terminal und der Gleisbelegung durch Terminalzüge ausschließlich diesen zur Verfügung steht.

#### d) Automatisierte Erkennung der Fahrzeug-, Waggon- und Ladeeinheitennummer

Der bayernhafen Regensburg betreibt auf Höhe der Weiche W 29 in den Fahrrichtungen Zuführungsgleis Gleis 15 ó Weiche 30 eine automatische Schienenfahrzeugerkennungsanlage (Kamera-Gate). Mit Nutzung der bayernhafen Eisenbahninfrastruktur erklären sich alle Zugangsberechtigten mit dem Einsatz der oben genannten Anlage / Technik sowie mit der Verwertung der Daten für betriebliche Zwecke einverstanden.

Für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlage soll eine maximale Geschwindigkeit von 20 km/h nicht überschritten werden. Weiterhin soll an der Anlage in der gesamten Zuglänge ohne Anhalten und ohne Wechsel der Fahrtrichtung vorbei gefahren werden. Beim Befahren des Abschnitts zwischen den Weichen W 29 und W 28 wird die Anlage nicht aktiviert.

### 7.3.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisanlagen (unter Ziffer 7.3.1 lit. a) bis c)) gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens (Ziffer 3.2 lit. a) bis c) NBS-AT). Kann auch dann keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU in der Reihenfolge der nachfolgenden Kriterien:

1. Züge des kombinierten Verkehrs mit höher zu erwartenden Nutzungs- bzw. Umschlagserlösen,
2. Züge des sonstigen Verkehrs mit einem höher zu erwartenden Erlös aus Infrastrukturnutzung,



3. Abstellkapazitäten werden nur in dem Umfang zugeteilt, der für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten nicht benötigt wird.

Sollten bezüglich der o.g. Kriterien gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet der Eingangszeitpunkt des Antrags.

### **7.3.3 Serviceeinrichtung Dritter**

Die Fa. C.D.N. Transporte und Logistik GmbH betreibt an der Wiener Straße ein KV-Terminal, der an die Gleisanlagen des bayernhafens Regensburg angeschlossen ist.

Die Zuganmeldung für KV-Umschlag im Terminal erfolgt beim Betreiber des KV-Terminals:

Terminalbetreiber:  
C.D.N. Transporte und Logistik GmbH  
Wiener Straße 17  
93055 Regensburg

Weitere Auskünfte, wie z.B. Betriebszeiten des Terminals, erteilt der Terminalbetreiber.

### **7.3.4 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur**

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafens Regensburg ist für eine Radsatzlast von 22,5 t (D 4) zugelassen.

### **7.3.5 Gleisplan**

s. Anlage



## 7.4 bayernhafen Passau

### 7.4.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Passau bestehend aus:

- a) Zugbildungs- und Rangiergleis 606 im Bf Schalding
- b) Lade- und Rangiergleise
- c) Laderampen

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Passau kann 24 h / 7 Tage die Woche im Rahmen der Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages und der jeweiligen gültigen NBS-AT bzw. NBS-BT genutzt werden.

#### Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Passau schließt im Bf Schalding an das Streckennetz der DB Netz AG an. Die nicht elektrifizierten Gleisanlagen beginnen im Bf Schalding an der Weiche 628.

Die Gleisanlagen sind mit einer Gleissperre abgesichert. Die Weiche 628 ist in abzweigender Stellung verschlossen. Es besteht Schlüsselabhängigkeit zur Gleissperre. Der Schlüssel für die Weiche 628 befindet sich in einer elektrischen Schlüsseltastensperre (SSP) in Höhe der Weiche 628. Die Freigabe erfolgt auf Anforderung durch den Fdl Passau Hbf (Tel. 0851 / 53 04 555).

#### a) Zugbildungs- und Rangiergleis 606 im Bf Schalding

Im Bf Schalding der DB Netz AG besitzt die bayernhafen mit Gleis 606 ein einseitig an das Streckennetz der DB Netz AG angebundenes Zugbildungs- und Rangiergleis. Das Gleis ist nicht elektrifiziert.

#### b) Lade- und Rangiergleise

Im Kaibereich des Hafengebietes befinden sich entlang des senkrechten Umschlagufers zwei Lade- und Rangiergleise.



c) Laderampen

Im Gleis 5 befindet sich eine Seitenrampe mit einer Nutzlänge von ca. 50 lfdm und im Gleis 4 eine Kopf- und Seitenrampe Nutzlänge ca. 25 lfdm.

#### **7.4.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren**

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisanlagen (unter Ziffer 7.4.1 lit. a) bis c)) gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens (Ziffer 3.2 lit. a) bis c) NBS-AT). Kann auch dann keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU in der Reihenfolge der nachfolgenden Kriterien:

1. Züge des kombinierten Verkehrs mit höher zu erwartenden Nutzungs- bzw. Umschlagserlösen,
2. Züge des sonstigen Verkehrs mit einem höher zu erwartenden Erlös aus Infrastrukturnutzung,
3. Abstellkapazitäten werden nur in dem Umfang zugeteilt, der für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten nicht benötigt wird.

Sollten bezüglich der o.g. Kriterien gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet der Eingangszeitpunkt des Antrags.

#### **7.4.3 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur**

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Passau ist für eine Radsatzlast von 22,5 t (D 4) zugelassen.

#### **7.4.4 Gleisplan**

s. Anlage



## 7.5 bayernhafen Nürnberg

### 7.5.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Nürnberg bestehend aus:

- a) Hafenzufahrtsgleis
- b) Hafenbahnhof
- c) Gleiswaage
- d) Ladegleise/Abstellgleise
- e) Schwergutverladeplatz

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Nürnberg kann 24 h / 7 Tage die Woche im Rahmen der Regelungen des Infrastrukturnutzungsvertrages und der jeweiligen gültigen NBS-AT bzw. NBS-BT genutzt werden.

#### Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands

##### a) Hafenzufahrtsgleis

Der Hafenbahnhof wird über ein elektrifiziertes Zuführungsgleis, dass im Bahnhof Nürnberg – Eibach in km 3,8 der Strecke Nürnberg Hbf – Nürnberg – Eibach vom Güterzuggleis 24 (624), in südöstlicher Richtung abzweigt, bedient.

Der Hafenbahnhof sowie die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Nürnberg ist über den Bahnhof Nürnberg - Eibach von der Strecke DB-Netz über die Weiche 63 und die Schutzweiche 62 zu erreichen.

Die Gleisanlagen sind für eine Streckenlast D4 und Achslast von 22,5 t bzw. 8,0 t/m ausgelegt.

Für die Einfahrt in den Hafenbahnhof hat sich das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Fahrdienstleiter der DB-Netz AG im Bahnhof



Nürnberg - Eibach anzumelden. Voraussetzung für die Einfahrt in den Hafenbahnhof ist ein mit der Bayernhafen GmbH & Co. KG abgeschlossener Eisenbahninfrastrukturnutzungsvertrag für den bayernhafen Nürnberg.

b) Hafenbahnhof

Sämtliche Weichen im Hafenbahnhof werden durch den Weichenwärter im Stellwerk gestellt.

Das Hafenstellwerk ist wie folgt besetzt:

Wochentag	Uhrzeit
Mo – Fr.	00:00 – 24:00 Uhr
Sa	00:00 – 18:30 Uhr
So	05:30 – 11:30 Uhr 22:00 – 24:00 Uhr

Außerhalb der oben genannten Zeiten sowie an Feiertagen ist das Stellwerk regulär nicht besetzt.

Eine von den oben gemachten Angaben abweichende Stellwerksöffnung kann nach Absprache und unter Berücksichtigung der Pos. 8.7 in den beiliegenden NBS-EGV, ermöglicht werden (s. Anlage 7.1).

Im Hafenbahnhof stehen folgende Gleise zur Verfügung:

- Einfahrtsgleis 1 Nutzlänge 760 m (elektrifiziert)
- Einfahrtsgleis 2 Nutzlänge 760 m (elektrifiziert)
- Einfahrtsgleis 3 Nutzlänge 970 m (elektrifiziert)
- Ausfahrtsgleis 4 Nutzlänge 740 m (elektrifiziert)
- Durchfahrtsgleis 5
- Ordnungsgleise 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 mit Nutzlänge 240 m, 350 m, 380 m, 380 m, 420 m, 420 m, 185 m

Auf der Hafenbahninfrastruktur können **außerhalb der Stellwerksöffnungszeiten** auf Grund von gesetzlichen Vorschriften und möglichen Umweltgefahren keine





Wagen oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern GGVSEB(RID) unbeaufsichtigt hinterstellt werden.

Außerhalb der oben genannten Stellwerksöffnungszeiten hat der abstellende Zugangsberechtigte die Obhutspflicht für abgestellte Gefahrgutwagen.

Der Zugangsberechtigte hat deshalb eine entsprechende Überwachung der hinterstellten Gefahrgüter zu veranlassen und sicherzustellen. Die Überwachung hat durchgängig an Ort und Stelle durch geeignetes Personal zu erfolgen.

Der Zugangsberechtigte hat der Eisenbahnbetriebsleitung des bayernhafens Nürnberg mit dem in Anlage 9 zur Verfügung gestellten Nachweisformular die Durchführung der Überwachung zu melden und zu dokumentieren.

Kann der Zugangsberechtigte kein geeignetes Personal zur Verfügung stellen, so wird der bayernhafen Nürnberg kostenpflichtig eine Überwachung gemäß den Stundensätzen der zusätzlichen Stellwerksbereitschaft (NBS-EGV Pos. 8.7) veranlassen. Der Zugangsberechtigte hat diese Überwachung bis spätestens 15:00 Uhr am Vortag beim bayernhafen Nürnberg anzumelden.

c) Gleiswaage

Im Hafengebäude steht im Durchfahrtsgleis 5 eine 120 t Gleiswaage zur Verfügung. Die Bedienung der Gleiswaage erfolgt durch das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen.

d) Ladegleise / Abstellgleise

Folgende Ladegleise / Abstellgleise stehen im bayernhafen Nürnberg zu Lade- oder Abstellzwecken zur Verfügung:

Kai 1

Ladegleis 1                      Nutzlänge 1500 m

Ladegleis 10                     Nutzlänge 1210 m

Kai 2

Ladegleis 2                      Nutzlänge 1170 m

Ladegleis 20                     Nutzlänge 1170 m

**Kai 3**

Ladegleis 3            Nutzlänge 1170 m

Ladegleis 30           Nutzlänge 1170 m

**Kai 8**

Ladegleis 8            Nutzlänge 540 m

Ladegleis 80           Nutzlänge 540 m

An den oben genannten Ladegleisen stehen Hafenkräne für Lasten von 8 – 16, 8 – 21 und nur auf Kai 8 für Lasten von 10 – 40 Tonnen zur Verfügung.

**Schwergutverladeplatz**

Ladegleis 9            Nutzlänge 112 m

Ladegleis 930           Nutzlänge 112 m

Das Stammgleis 5 ist vom Hafenbahnhof bis zur Weiche 83 einschließlich dem Kreuzungsbereich sowie dem Zufahrtsgleis 830 zum KV-Terminal mit einer elektrischen Oberleitung ausgestattet.

**Serviceeinrichtung KV – Terminal (nachrichtlich)**

Nachrichtlich wird mitgeteilt, dass über die Betreibergesellschaft TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, welche auch die Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur im KV-Terminal ist, ein KV-Terminal mit 10 Umschlagsgleisen, drei Abstellgleisen sowie einem elektrifizierten Umfahrungsgleis zur Verfügung steht.

Es sind 6 Umschlagsgleise mit 2 Containerkränen und 4 Umschlagsgleise mit 2 Containerkränen überspannt.

Für das KV-Terminal gibt es eigenständige Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS).

**7.5.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren**

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisanlagen gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens



(Ziffer 3.2 lit. a) bis c) NBS-AT). Kann auch dann keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU in der Reihenfolge der nachfolgenden Kriterien:

1. Züge des kombinierten Verkehrs mit höher zu erwartenden Nutzungs- bzw. Umschlagserlösen,
2. Züge des sonstigen Verkehrs mit einem höher zu erwartenden Erlös aus der Infrastrukturnutzung,
3. Abstellkapazitäten werden nur in dem Umfang zugeteilt, der für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten nicht benötigt wird.

Sollten bezüglich der o. g. Kriterien gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet der Eingangszeitpunkt des Antrags.

### **7.5.3 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur**

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafens Nürnberg ist für eine Radsatzlast von 22,5 t (D 4) zugelassen.

### **7.5.4 Nachweis der abgestellten Wagen oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern**

s. Anlage

### **7.5.5 Gleisplan**

s. Anlage