

Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Besonderer Teil (NBS-BT)

Inhaltsverzeichnis

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

5.1	Umfang der Pflichtleistungen.....	12
5.2	Berechnung der Entgelthöhen	13
5.3	Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems	13
6	STORNOGEBÜHREN	14
7	EISENBAHNINFRASTRUKTUR DER BAYERNHAFEN GMBH & CO. KG .	15
7.1	bayernhafen Aschaffenburg.....	15
7.1.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	15
7.1.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	18
7.1.3	Erweitertes Lichtraumprofil.....	18
7.1.4	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	18
7.1.5	Gleisplan.....	18
7.2	bayernhafen Bamberg	19
7.2.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	19
7.2.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	21
7.2.3	Erweitertes Lichtraumprofil.....	21
7.2.4	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	21
7.2.5	Gleisplan.....	21
7.3	bayernhafen Regensburg	22
7.3.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	22
7.3.2	Serviceeinrichtung Dritter	26
7.3.3	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	26
7.3.4	Erweitertes Lichtraumprofil.....	27

7.3.5	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	27
7.3.6	Gleisplan.....	27
7.4	bayernhafen Passau	28
7.4.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	28
7.4.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	29
7.4.3	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	29
7.4.4	Gleisplan.....	29
7.5	bayernhafen Nürnberg.....	30
7.5.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	30
7.5.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	34
7.5.3	Nachweis abgestellten Wagen / Rangiereinheiten mit Gefahrgütern	34
7.5.4	Gleisplan.....	34

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:

<https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/#infrastrukturnutzung-bahn>

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 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 Telefonnummer sowie E-Mailadresse, falls vorhanden (**s. Anlage 2**). Änderungen sind dem EIU unaufgefordert und unverzüglich mitzuteilen. Zur Überprüfung der Daten führt das EIU jährlich eine Erhebung durch.

Die Ansprechpartner des EIU können ebenfalls der **Anlage 2** 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 und Verordnungen 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. Weiterhin wird auf die Umstellung der elektronischen Anmeldung hingewiesen, gem. Punkt 5.2.3 NBS-AT sowie auf die Anmeldung gem. **Anlage 4** (Formulare).

bayernhafen setzt das Softwaresystem „LeiDis-NK Basisversion“ ein. Mit diesem Programm werden dem EIU vom EVU digitale Zuglaufinformationsdaten zur Verfügung gestellt. Die zu unterzeichnende Einwilligung zur Weitergabe der Zug- und Betriebslagedaten an bayernhafen ist schriftlich gegenüber der DB Netz AG zu erklären, eine Kopie der Einwilligungserklärung ist für bayernhafen zu übermitteln.

Das entsprechende Formblatt ist unter <https://www.bayernhafen.de/mediathek/downloads/#infrastrukturnutzung-bahn> zu finden.

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 Triebfahrzeuge sind mit analogem Zug- und Rangierfunk (C-Kanal) auszustatten. Fahrzeuge, die in oder aus der Serviceeinrichtung des bayernhafen Regensburg, bayernhafen Aschaffenburg oder des bayernhafen Nürnberg fahren wollen, müssen mit dem Zugsicherungssystem (PZB 90) ausgestattet sein. Zudem verfügen die Anlagen in Aschaffenburg, Nürnberg und Regensburg über elektrisch Ortsbediente Weichen (EOW), deren Bedienung durch das Rangierpersonal zu erfolgen hat, sowie über Signale.

4.3 Koordinations- und Entscheidungsverfahren für alle Standorte

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der jeweiligen Gleisanlagen (fortfolgend je betitelt: „Beschreibung der Infrastruktur“), gelten zunächst die Grundsätze des Koordinationsverfahrens (Ziffer 3.2 lit. a) bis d) der 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 erwartendem Erlös aus Infrastrukturnutzung,

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

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

4.4 Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb

Es gelten folgende Dispositionsregeln in aufgeführter Reihenfolge:

1. Dringliche Hilfs- /Rangierfahrten haben Vorrang vor allen anderen Fahrten;
2. Fahrplanmäßig pünktliche Verkehre in/aus dem Netz der DB Netz AG haben Vorrang vor fahrplanmäßig unpünktlichen Verkehren in/aus dem Netz der DB Netz AG;
3. Fahrten des kombinierten Verkehrs haben Vorrang vor anderen Fahrten;
4. Bei nutzungskonkurrierenden Fahrten des kombinierten Verkehrs hat aus wirtschaftlichen Gründen der Eisenbahnverkehr mit der größeren Umschlagsmenge Vorrang;
5. Fahrten im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Fahrten im Gelegenheitsverkehr (Sonderzug- und Ad-hoc-Verkehr);
6. Bei nutzungskonkurrierenden Fahrten des sonstigen Verkehrs haben Fahrten zur direkten Belieferung von Hafensiedlern Vorrang;
7. Andere Rangierfahrten;
8. Wagenabstellung für Ladeverkehr;

4.5 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 (Ziffer 5.3.6 der NBS-AT). Die Ziffer 5.3.5 der NBS-AT bleibt unberührt. **An dieser Stelle verweisen wir auch auf das Streckenbuch (Anlage 1a, Modul 408.4811 Abschnitt 7 – Örtliche Besonderheiten): In diesem sind u. a. auch diejenigen Gleise je bayernhafen-Standort aufgelistet, in denen das Abstellen von Fahrzeugen grundsätzlich verboten ist.**

Hinsichtlich der Haftung des EIU für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Räumen der Infrastruktur entstehen, findet Ziffer 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.).

4.6 Störungs- und Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse und Unfälle auf der Serviceeinrichtung des EIU sind der Unfallmeldestelle (**Anlage 2**) unverzüglich zu melden. Für die Serviceeinrichtungen Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Regensburg und Passau steht die Unfallmeldestelle mit zentraler Rufnummer zur Verfügung. Diese ist der **Anlage 2** oder aber auch der Unfallmeldetafel I (**Anlage 3**) zu entnehmen.

Der Ereignisort darf nach einem Zwischenfall solange nicht verändert werden, bis der Notfallmanager 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 (Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen) in der jeweils aktuellen Fassung.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung gelten abweichend von den Regelungen in Ziffer 4.4 NBS-BT die folgenden Dispositionsregelungen:

1. Dringliche Hilfsfahrten haben Vorrang vor allen anderen Fahrten
2. Von der Infrastruktur der DB Netz AG auf die Eisenbahninfrastruktur des EIU ein- und ausfahrende Züge / Rangierfahrten haben Vorrang vor anderen Rangierfahrten
3. Eisenbahnverkehre zu den Terminals (terminkritische Verkehr)
4. Andere Rangierfahrten

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

5 Entgeltgrundsätze (Anlage 5)

Für das **Befahren der Eisenbahninfrastruktur** der Bayernhafen GmbH & Co. KG wird ein Nutzungsentgelt gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis (NBS-EGV) erhoben. Dabei beträgt der generelle Nutzungszeitraum, also der Zeitraum zwischen Ein- und Ausfahrten, der jeweiligen Serviceeinrichtung **nicht mehr als 48 Stunden**. Innerhalb dieses Zeitraums fallen also keine weiteren Nutzungsgebühren für die Eisenbahninfrastruktur an. In den Gleisen 44 bis 47 des bayernhafen Regensburg als auch im Hafenbahnhof des bayernhafen Nürnberg (Gleise 1 bis 13) werden im Rahmen der (längeren) Beanspruchung bzw. Nutzung entsprechende **Zuschläge** anfallen.

Einzelfahrende Trieb- und Nebenfahrzeuge in eine Bahninfrastruktur von bayernhafen werden pro Lok abgerechnet. Die **Fahrten des kombinierten Verkehrs** werden pro Ganzzug, pro Halbzug oder pro Waggon richtungsabhängig oder richtungsunabhängig abgerechnet. Ganzzüge der „Rollenden Landstraße“ (RoLa) im bayernhafen Regensburg werden pro Zug und Richtung abgerechnet.

Für **Waggons**, die **länger als 48 Stunden** ununterbrochen auf der Eisenbahninfrastruktur von bayernhafen verbleiben, fällt zusätzlich zum Nutzungsentgelt ein Abstellentgelt an.

Für **Rangierloks**, welche nur auf **zugewiesenen Abstellgleisen** abgestellt werden dürfen, fallen ab der dritten Stunde 32,35 EUR an und zwar pro Stück und pro Tag (Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau).

Für Verkehre von beladenen Einzelwagen oder Einzelwagengruppen zwischen verschiedenen Ladestellen innerhalb der Serviceeinrichtung (**Binnenverkehre innerhalb des Hafens**), wird für die zusätzliche Beanspruchung der Eisenbahninfrastrukturen von Aschaffenburg, Bamberg, Regensburg und Passau ein weiteres Entgelt erhoben.

Für die **Benutzung von öffentlichen Ladestraßen** als Schnittstelle zwischen Straße und Schiene wird ein entsprechendes Nutzungsentgelt erhoben (außer am Standort Nürnberg).

Für das **Terminal-Handling im RoLa-Terminal** des bayernhafen Regensburg wird pro schienenseitig eingehenden und ausgehenden, abgefertigten Waggon je darauf stehender Ladeeinheit 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** genutzt werden.

Im bayernhafen Aschaffenburg (s. Punkt 7.1.1 a)) 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
- Nutzung der Bremsprobenanlagen
- Bereitstellung aller erforderlichen Informationen zur Nutzung der Serviceeinrichtungen
- Vorhaltung der Stellwerkstechnik sowie die Besetzung der Stellwerke 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
- 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 **Fahrten in die „RoLa“**, möglich ist hier der Einsatz von elektrischer Traktion und auch Dieseltraktion

4. **Handling im „RoLa-Terminal“** des 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
5. **Binnenverkehr innerhalb der Serviceeinrichtung** (Umsteller), pro beladenen Waggon
6. Gleislängenunabhängiger Preisanteil pro **einzelfahrendem Trieb- und Nebenfahrzeug** für die Zuführung in die Bahninfrastruktur des jeweiligen bayernhafens
7. **Abstellentgelt nach 48 Stunden** ununterbrochener Nutzungsdauer
8. **Abstellen von Rangierlokomotiven** auf zugewiesenen Abstellgleisen (außer im bayernhafen Nürnberg)
9. **Zuschlag zum Nutzungsentgelt** für Serviceeinrichtungen, wie z. B. in den Gleisen 44 bis 47 des bayernhafen Regensburg als auch im Hafenbahnhof des bayernhafen Nürnberg (Gleise 1 bis 13)
10. **Zuschlag zur Nutzung öffentlicher Ladestraßen**

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 / Kai**
- c) KV-Terminal am Kai 5**
- d) Bahnwerkstatt und Bahnmagazin**
- e) Umsetzstelle für Schwerlastgüter**

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

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 Anschlussgrenze in km 2,700 der Bahnlinie Bf. Aschaffenburg – Süd – Höchst i. O. und endet auf der Strecke 5222 am Weichenanfang der Anschlussweiche in km 3,666. Dort setzt sich die Strecke zum bayernhafen Aschaffenburg im geraden Weichenstrang mit km 0,015 der Strecke 9520 fort und endet im Hafenbahnhof.

Die Sicherung für die Zu- und Abfahrten von und zum bayernhafen Aschaffenburg erfolgt über Signale.

a) Hafenbahnhof

Die Serviceeinrichtung ab Strecke 5222, km 2,700, verläuft bis zur Weiche Nilkheim (Betriebsstelle Nilkheim), km 3,666. Im Zweiggleis ist die Fortführung des Gleises bis km 5,500. Im Hauptgleis verläuft die Serviceeinrichtung ab der Weiche Nilkheim bei km 0,000 bis km 1,573 der Strecke 9520 in den Hafenbahnhof vom bayernhafen Aschaffenburg.

Der Hafenbahnhof dient der Zugbildung und -zerlegung sowie zum Abstellen von Waggonpartien. Die Gleisharfe des Hafenbahnhofs weist insgesamt sieben Zugbildungsgleise auf, die zwischen 430 m und 650 m lang sind. Mit Hilfe des Ausziehgleises 5b (NL = 110 m) können jedoch Einheiten mit einer Gesamtzuglänge von bis maximal 760 m einfahren und so in einzelne Waggonpartien aufgeteilt werden.

Die Weichen der Gleisharfe werden mechanisch und elektrisch/mechanisch vom Stellwerk I und Stellwerk II bedient. Das Stellwerk II ist dabei vom Rangierpersonal vom EVU nach Einweisung in die Ortskunde selbst zu bedienen. Für die Bedienung der Stellwerke gelten die örtlichen Richtlinien.

Betriebszeiten Stellwerk I:

Montag – Donnerstag	-> 07.00 – 15.45 Uhr
Freitag	-> 07.00 – 13.30 Uhr
Sonstige Tage und Uhrzeiten	-> keine Besetzung

Abweichungen sind nach Absprache möglich, i. S. NBS-EGV!

b) Ladegleise Straße / Kai

Gleisparallele Ladestraßen mit Pufferlagerflächen bestehen an dem Gleis 300 (südlich Kai 3). Die Kaigleise 201 und 202 (Kai 2) dienen sowohl als Ladegleise für die dortigen Ansiedler als auch zur Erschließung von Kai 1 und dortigen Ansiedler auf gesamter Länge.

Der Straßenanschluss von Gleis 200 erfolgt über die Industriestraße und bindet über die Weichenverbindung W 97 schließlich an die Ladegleise 201 und 202 an, die später wiederum über das Gleis 100 in die Kaigleise 101 und 102 führen. Der Straßenanschluss von Ladegleis 300 erfolgt ebenfalls über die Industriestraße, das Ladegleis 400 über die Industriestraße / Kohlenkaistraße. Das Gleis 400 führt über die Weiche W 74 in das Ladegleis 401 und 402 (jeweils 350 m Nutzlänge).

c) KV-Terminal am Kai 5

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 Hafensiedlern und Terminalgleise. Sie dienen in den Betriebszeiten vorwiegend dem Terminalbetrieb. Die Zuganmeldung für KV-Umschlag im Terminal erfolgt beim Betreiber des KV-Terminals.

Terminalbetreiber:

TCA - Trimodales Containerterminal Aschaffenburg GmbH
Hafenkopfstraße 3
63741 Aschaffenburg

Betriebszeiten des Terminals:

Montag – Freitag -> 06.00 – 18.00 Uhr

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 (Bahnwerkstatt) ist mit einem Hallenkran (5 t) ausgestattet, in dem sich des Weiteren fünf Abstellgleise ohne weitere Ausstattungen befinden (Gleise 9 – 13).

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

e) **Umsetzstelle für Schwerlastgüter**

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

7.1.2 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Aschaffenburg ist für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast von 22,5 t und Meterlast von 8,0 t/m) zugelassen.

7.1.3 Erweitertes Lichtraumprofil

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Aschaffenburg ist neben dem EBO-Profil „G2“ mit dem Lichtraumprofil „GC“ befahrbar.

7.1.4 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Die im bayernhafen Aschaffenburg vorhandenen Rangier- und Verkehrswege werden nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist damit nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnigte Nutzer der Serviceeinrichtung um bayernhafen Aschaffenburg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.

7.1.5 Gleisplan

<https://www.bayernhafen.de/download/3109/>

7.2 bayernhafen Bamberg

7.2.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Bamberg bestehend aus:

- a) **Hafenbahnhof**
- b) **Ladegleise am Kai**
- c) **KV-Terminal**

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Bamberg kann grundsätzlich 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 in km 1,729, wenige Meter vor dem Weichenanfang der Weiche W 600. Sie ist an das eingleisige, nicht elektrifizierte Hafenzufahrtsgleis (Gleis 219) der DB Netz AG angeschlossen. Die Grenze ist durch ein entsprechendes Schild gekennzeichnet.

Das Gleis 219 schließt über die Weiche W 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 somit insgesamt 4 Zugbildungsgleise und ein Abstellgleis (Gleis 0) auf. Die maximale Gleislänge beträgt bis zu 445 m. Die Weichen der Gleisharfe sind ortsgestellt.

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

ausgenommen sind Gründe, die eine Nutzung der Bremsprobeanlage durch das EVU unmöglich machen (technischer Defekt etc.).

b) Ladegleise am Kai

• **Gleis 11**

Das vorgenannte Ladegleis dient vorrangig der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons.

• **Gleise 21, 22, 31, 32, 41, 42**

Die vorgenannten Ladegleise am jeweiligen Kai dienen vorrangig der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons, dienen aber auch der Zugbildung und stellen zudem die Flächenerschließung entlang der jeweiligen Kaianlagen dar.

Das Lagern von Gütern auf allen vorgenannten Kaigleisen bzw. in dessen Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig.

c) KV-Terminal

Das KV-Terminal, betrieben durch die baymodal Bamberg GmbH, grenzt südwestlich an den Hafenbahnhof an. Die Ladegleise 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
Hafenstraße 30
96052 Bamberg

Betriebszeiten:

Montag – Freitag -> 06.30 – 16.00 Uhr
Sonstige Tage -> nach Absprache

7.2.2 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Bamberg ist für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast von 22,5 t und Meterlast von 8,0 t/m) zugelassen.

7.2.3 Erweitertes Lichtraumprofil

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Bamberg ist neben dem EBO-Profil „G2“ mit dem Lichtraumprofil „GC“ befahrbar.

7.2.4 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Die im bayernhafen Bamberg vorhandenen Rangier- und Verkehrswege werden nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „ Beleuchtung“ ist damit nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnigte Nutzer der Serviceeinrichtung um bayernhafen Bamberg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.

7.2.5 Gleisplan

<https://www.bayernhafen.de/download/3105/>

7.3 bayernhafen Regensburg

7.3.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Regensburg bestehend aus:

- a) **Hafenbahnhof**
- b) **Ladegleise am Kai**
- c) **Terminal für die „Rollende Landstraße“**
- d) **Einrichtung für kombinierten Verkehr am Ölhafen-Nordkai**
- e) **Automatisierte Erkennung der Fahrzeug-, Waggon- und Ladeeinheitennummer**

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Regensburg kann grundsätzlich 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 W 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**

Der Hafenbahnhof dient der Zugbildung und -zerlegung und besteht aus elektrifizierten und nicht elektrifizierten Zugbildungsgleisen, sowie aus Gleisen zur Bedienung und Nutzung der „RoLa“-Anlage (Gleise 2 bis 4). Auch das Abstellen von Waggonpartien ist im Hafenbahnhof möglich. Darüber hinaus bildet der Hafenbahnhof die Erschließung

zu den jeweiligen Kaianlagen am Osthafen, am Westhafen und zum Ölhafen-Nordkai. Die überwiegende Anzahl der Weichen der Gleisharfen werden elektrisch ortsbedient (EOW). Für die Bedienung der Weichen im EOW-Bereich gilt die **Anlage 1 b**.

Die Gleisharfe des Hafenbahnhofs weist insgesamt 9 Zugbildungsgleise bis zu einer maximalen Länge von 678 m auf. Davon sind die **Gleise 6, 7, 10, 11 vollständig elektrifiziert**. Neben den Zugbildungsgleisen verfügt der Hafenbahnhof weiterhin über ein RoLa-Terminal mit entsprechenden **elektrifizierten Gleisen (Gleise 2 bis 4)**. Außerdem ist das Abstellgleis 5a elektrifiziert.

Wir dürfen auf den Gleisschemaplan (s. unten Punkt 7.3.6) verweisen, in dem die Gleisanlagen im Hafenbahnhof dargestellt sind.

b) Ladegleise am Kai

Die nachgenannten Ladegleise an den Kais dienen vorrangig der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons, in denen das Lagern von Gütern bzw. in dessen Lichtraumprofilen grundsätzlich unzulässig ist:

- **Gleise 60 und 61 am Westhafen-Nordkai**

Die vorgenannten Ladegleise dienen auf gesamter Ladekailänge der Erschließung der Flächen.

- **Gleise 62 und 63 am Westhafen-Südkai (derzeit umfangreiche Bauarbeiten und somit vorübergehend außer Betrieb);**

- **Gleise 24, 25 und 26 am Osthafen-Nordkai**

Die vorgenannten Ladegleise dienen auf gesamter Ladekailänge der Erschließung der Flächen.

- **Gleise 28 und 29 am Osthafen-Südkai**

Die vorgenannten Ladegleise dienen auf gesamter Ladekailänge der Erschließung der Flächen.

c) Terminal der „Rollenden Landstraße“

Die „Rollende Landstraße“ (RoLa), betrieben durch die Bayernhafen GmbH & Co. KG, befindet sich im Hafengebäude (Gleise 2 bis 4). Es besteht aus einem Terminalgebäude mit LKW-Waage, Parkflächen und den 3 Terminalgleisen 2 bis 4. Die **elektrifizierten Gleise 2 bis 4** bieten für je 22 RoLa-Wagen Platz und befinden sich im nördlichen Bereich des Hafengebäudes. An den West- und Ostköpfen der Terminalgleise 2 bis 4 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/m² begrenzt.

Es stehen mobile Rampen für die RoLa-Niederflurwagen zur Verfügung. Für die Bedienung der RoLa-Begleitwagen stehen am elektrifizierten Gleis 5a (Nutzlänge ca. 110 m) ein Bahnsteig die folgenden Anschlüsse zur Verfügung:

- Stromanschluss: 1.000 Volt / 50 Hz über Zugsammelschiene
- Schmutzwasseranschluss: fünf Kamlockkupplungen D = 92 mm
- Wasseranschluss: fünf Bahnanschlüsse

Die Anmeldung erfolgt beim Betreiber der Anlage.

Anlagenbetreiber und EIU:

Bayernhafen GmbH & Co. KG
Linzer Straße 6
93055 Regensburg

Das Entgelt für das **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 des Terminals:

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

Im westlichen Bereich des Terminals befindet sich neben dem elektrifizierten Gleis 2 eine Bremsprobeanlage, die durch ihren Standort im Terminal und der Gleisbelegung durch Terminalzüge ausschließlich diesen zur Verfügung steht und genutzt werden kann, ausgenommen sind Gründe, die eine Nutzung der Bremsprobeanlage durch das EVU unmöglich macht (technischer Defekt etc.).

d) Einrichtung für kombinierten Verkehr am Ölhafen-Nordkai

Dem Zugangsberechtigten stehen für **Fahrten des kombinierten Verkehrs** die **Gleise 44 bis 47 am Ölhafen-Nordkai** zur Verfügung (westlich BÜ 6, Wiener Straße). Hier sind Rangierfahrten nur mit Wagenzuglängen von **maximal 350 m** möglich. Diese sind für Ganz- und Halbzüge vorgesehen, doch auch für Einzelwaggons. Mit **Nutzung der Gleise 44 bis 47** fällt ein **Zuschlag** entsprechend dem Entgeltverzeichnis (**Anlage 5.1**) an. Im östlichen Bereich des Ölhafen-Nordkais, zwischen Gleis 46 und 47, befindet sich eine Bremsprobeanlage, die von jedem EVU genutzt werden kann. Ausgenommen sind Gründe, die eine Nutzung der Bremsprobeanlage durch das EVU unmöglich machen (technischer Defekt etc.).

Die Anmeldung zur Nutzung der Gleise 44 bis 47 erfolgt über den bayernhafen Regensburg.

An dieser Stelle verweisen wir auch auf das Streckenbuch, Abschnitt BY 30, sowie auf den Gleisschemaplan des bayernhafen Regensburg, mit dem sich das EVU vertraut zu machen hat.

e) Automatisierte Erkennung Fahrzeug-, Waggon- und Ladeeinheitennummer

Der bayernhafen Regensburg betreibt auf Höhe der Weiche W 29 in beiden Fahrrichtungen des Zuführungsgleises 15 eine automatische Schienenfahrzeugerkennungsanlage (Kamera-Gate). Mit Nutzung der entsprechenden 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 vorbeigefahren werden. Beim Befahren des Abschnitts zwischen den Weichen W 29 und W 28 aus Gleis 50 wird die Anlage nicht aktiviert.

7.3.2 Serviceeinrichtung Dritter

Die CTR – Container Terminal Regensburg GmbH betreibt am westlichen Ende der Wiener Straße ein KV-Terminal, welches an die Gleisanlagen des bayernhafen Regensburg angeschlossen ist. Die Auskünfte über die ordnungsgemäße Zuanmeldung für den KV-Umschlag oder den Betriebszeiten des Terminals etc., können über den vorgenannten Betreiber des KV-Terminals eingeholt werden.

Terminalbetreiber:

CTR – Container Terminal Regensburg GmbH
Wiener Straße 15 - 21
93055 Regensburg

7.3.3 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Regensburg ist für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast von 22,5 t und Meterlast von 8,0 t/m) zugelassen.

7.3.4 Erweitertes Lichtraumprofil

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Regensburg ist neben dem EBO-Profil „G2“ mit dem Lichtraumprofil „GC“ befahrbar.

7.3.5 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Die im bayernhafen Regensburg vorhandenen Rangier- und Verkehrswege werden nur zum Teil durch künstliches Licht beleuchtet. Beleuchtete Wege sind bisweilen nur am Hafbahnhof vorzufinden. Für die restliche Bahninfrastruktur sind daher Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnigte Nutzer der Serviceeinrichtung um bayernhafen Regensburg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.

7.3.6 Gleisplan

<https://www.bayernhafen.de/download/3097/>

7.4 bayernhafen Passau

7.4.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Passau (Schalding) bestehend aus:

- a) **Zugbildungs- und Abstellgleis 606**
- b) **Lade-, Rangier- und Umschlagsgleise**
- c) **Laderampe**

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

Die Gleisanlagen sind mit einer Gleissperre an der Weiche W 50 gegenüber den DB-Anlagen abgesichert. Die Weiche 628 ist in abzweigender Stellung verschlossen. Es besteht Schlüsselabhängigkeit zur Gleissperre. Der Schlüssel für die Weiche W 628 befindet sich in einer elektrischen Schlüsseltastensperre (SSP) in Höhe der Weiche W 628. Die Freigabe erfolgt auf Anforderung durch den Fdl Passau Hbf (Tel. +49 151 / 27 40 1794).

Alle weiteren Weichen der Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Passau (Schalding) sind ohne Abhängigkeit von Hand zu bedienen.

a) **Zugbildungs- und Abstellgleis 606**

Im Bf Schalding der DB Netz AG besitzt bayernhafen mit Gleis 606 ein einseitig über Weiche W 50 angebundenes Zugbildungs- und Abstellgleis. Das Gleis ist nicht elektrifiziert.

b) Lade-, Rangier- und Umschlagsgleise

Im Kaibereich des bayernhafen Passau (Schalding) und hier an der Weiche W 52 zweigt das Gleis 3 auf das Gleis 4 (= 65 m Nutzlänge) ab. Unmittelbar östlich der Weiche 52 erreicht man über die Weiche W 51 die Gleise 5 + 6, um später über eine weitere Weiche die Lade- und Umschlagsgleise 7 + 8 mit folgenden Nutzlängen zu erreichen:

Wasserseitige Gleise 6 (108 m) + 8 (483 m):	Gesamt = 591 m
Landseitige Gleise 5 (138 m) + 7 (458 m):	Gesamt = 596 m

Außerdem dient das Ladegleis 5 (Nutzlänge = 138 m) auch dem Entladen von Zement-Silowagen.

c) Laderampe

Am Ende von Gleis 4 befindet sich eine Kopf- und Seitenrampe, die zur Verladung von sonstigen Stück- und Schüttgütern vorgesehen ist. Die Nutzlänge der Seitenrampe beträgt ca. 50 lfdm.

7.4.2 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Passau ist für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast von 22,5 t und Meterlast von 8,0 t/m) zugelassen.

7.4.3 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Die im bayernhafen Passau (Schalding) vorhandenen Rangier- und Verkehrswege werden nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist damit nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnigte Nutzer der Serviceeinrichtung um bayernhafen Passau (Schalding) dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.

7.4.4 Gleisplan

<https://www.bayernhafen.de/download/3093/>

7.5 bayernhafen Nürnberg

7.5.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Nürnberg bestehend aus:

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

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

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

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

b) **Hafenbahnhof**

Sämtliche Weichen im Hafenbahnhof werden durch den Weichenwärter im Stellwerk gestellt. Das Stellwerk ist, **ausgenommen von Pausen** und **bundeseinheitlichen Feiertagen**, durchgehend besetzt:

Pausenregelung	
Früh	08:45 bis 09:00 Uhr 12:00 bis 12:15 Uhr
Spät	17:45 bis 18:00 Uhr 19:45 bis 20:00 Uhr
Nacht	03:00 bis 03:30 Uhr
Sa Tag	12:15 bis 13:15 Uhr
Sa Nacht	21:00 bis 21:30 Uhr 02:30 bis 03:30 Uhr
So Tag	10:00 bis 10:30 Uhr 12:15 bis 13:15 Uhr
So Nacht	21:00 bis 21:30 Uhr 02:30 bis 03:30 Uhr

Auf Anfrage von Zugangsberechtigten kann das Stellwerk aber auch an bundeseinheitlichen Feiertagen besetzt werden. In diesem Fall wird dann ein Entgelt gem. Entgeltverzeichnis i. S. **Anlage 5.1, Positionen 1.16/1.17 für bayernhafen Nürnberg** fällig.

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

Im Hafenbahnhof stehen folgende Gleise zur Verfügung:

- Einfahrtsgleis 1 Nutzlänge 870 m (elektrifiziert)
- Einfahrtsgleis 2 Nutzlänge 760 m (elektrifiziert)
- Einfahrtsgleis 3 Nutzlänge 730 m (elektrifiziert)
- Ausfahrtsgleis 4 Nutzlänge 703 m (elektrifiziert)
- Durchfahrtsgleis 5
- Gleise 6 - 13 mit unterschiedlichen Nutzlängen
- Stammgleis 15 als Durchfahrtsgleis und/oder Abstellgleis

Auf der Bahninfrastruktur von bayernhafen Nürnberg können **außerhalb der Stellwerksöffnungszeiten (z. B. bundeseinheitliche Feiertage)** aufgrund 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 Gefahrgutwageneine 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 bayernhafen Nürnberg mit dem in der Anlage 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 (**Anlage 5.1, Positionen 1.16/1.17 für bayernhafen Nürnberg**) veranlassen. Der Zugangsberechtigte hat diese Überwachung bis **spätestens 15.00 Uhr** am Vortag beim bayernhafen Nürnberg anzumelden.

c) Gleiswaage

Im Hafenbahnhof steht im Durchfahrtsgleis 5 eine 120 t Gleiswaage zur Verfügung. Die Bedienung der Gleiswaage erfolgt durch das jeweilige EVU. Für die Nutzung der Gleiswaage fällt eine Nutzungsgebühr an.

d) Ladegleise / Abstellgleise

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

• **Kai 1**

Ladegleis 1	Nutzlänge 1.500 m
Ladegleis 10	Nutzlänge 1.210 m

- **Kai 2**

Ladegleis 2	Nutzlänge 1.170 m
Ladegleis 20	Nutzlänge 790 m

- **Kai 3**

Ladegleis 3	Nutzlänge 1.170 m
Ladegleis 30	Nutzlänge 1.170 m

- **Kai 8**

Ladegleis 8	Nutzlänge 540 m
Ladegleis 80	Nutzlänge 540 m

- **Kai 9 (ANFAGRE ÜBER FIRMA ZÜST & BACHMEIER PROJECT GMBH)**

Ladegleis 9	Nutzlänge 112 m
Ladegleis 930	Nutzlänge 112 m

Weiterhin kann das Stammgleis 7 – hier nur zwischen Bahnübergang „Frankfurter Straße“ und der Weiche W 66 – und das Stammgleis 15 im Hafenbahnhof (Durchfahrtsgleis) als Ladegleis genutzt werden.

Allgemeiner Hinweis: Ausgenommen von Kai 9 stehen an den oben genannten Ladegleisen ansonsten Hafenkräne für Lasten von 8 – 16 Tonnen, 8 – 21 Tonnen und nur auf Kai 8 für Lasten von 10 – 40 Tonnen zur Verfügung.

Serviceeinrichtung KV – Terminal (nachrichtlich): Es 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 zehn Umschlagsgleisen, 3 Abstellgleisen sowie **1 elektrifiziertes Umfahrgleis** zur Verfügung steht. Es sind 6 Umschlagsgleise mit 2 Containerkräne und 4 Umschlagsgleise mit 2 Containerkräne überspannt. Für das KV-Terminal gibt es eigenständige Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS).

7.5.2 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

Die Gleisinfrastruktur des bayernhafen Nürnberg ist für die Streckenklasse D4 (Radsatzlast von 22,5 t und Meterlast von 8,0 t/m) zugelassen.

7.5.3 Nachweis abgestellter Wagen / Rangiereinheiten mit Gefahrgütern

s. Anlage

7.5.4 Gleisplan

<https://www.bayernhafen.de/download/3101/>