

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
3	ANMELDUNG UND NUTZUNG DER SERVICEEINRICHTUNGEN.....	7
3.1	Anmeldung	7
3.2	Zuglaufinformationsdaten	8
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.....	9
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.....	11
6	STORNOGEBÜHREN	12
7	EISENBAHNINFRASTRUKTUR DER BAYERNHAFEN GMBH & CO. KG .	13
7.1	bayernhafen Aschaffenburg.....	13
7.1.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	13
7.1.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	14
7.1.3	Erweitertes Lichtraumprofil.....	14
7.1.4	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	15
7.2	bayernhafen Bamberg	16
7.2.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	16
7.2.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	17
7.2.3	Erweitertes Lichtraumprofil.....	17
7.2.4	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	17
7.3	bayernhafen Nürnberg.....	18
7.3.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	18
7.3.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	20
7.3.3	Erweitertes Lichtraumprofil.....	20
7.3.4	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	20
7.4	bayernhafen Regensburg	21
7.4.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	21
7.4.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	22
7.4.3	Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung.....	23

7.5	bayernhafen Passau	24
7.5.1	Beschreibung der Infrastruktur.....	24
7.5.2	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	25
7.5.3	Rangier- und Verkehrswegebeleuchtung.....	25

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (im folgenden EVU genannt) 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 und örtlichen Richtlinien des EIU (Streckenbuch, Gleisschemapläne etc.) sind in den jeweils aktuellen Fassungen auf der Homepage abrufbar unter [bayernhafen - Downloads](#).

Zusätzlich erhalten EVU, 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

Das EVU benennt mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages einen für die vertraglichen und einen für die betrieblichen Belange entscheidungsbefugten Ansprechpartner des Unternehmens mit Telefonnummer sowie E-Mailadresse (**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. Von der Regulierungsbehörde akzeptierte Änderungen der Nutzungsbedingungen werden unverzüglich im Internet veröffentlicht und gleichzeitig den EVU, die bereits ein Vertragsverhältnis in Form eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem EIU begründet haben, schriftlich mitgeteilt. Die EVU 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 EVU 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.

3 Anmeldung und Nutzung der Serviceeinrichtungen

3.1 Anmeldung

Für jede Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des EIU ist eine elektronisch lesbare und verarbeitbare Form gem. Anlage 4 zwingend vorgeschrieben. Es sind durch das EVU Daten (z.B. Waggonnummer, Tonnage, Ladestelle etc.) sowohl für Ein- und Ausfahrt der Wagen und Triebfahrzeuge zu übermitteln. Dabei kann das EVU auf folgende **Dateiformate** zurückgreifen:

- EDIFACT (*IFCSUM, Version D / Release 99B*)
- Excel (*xlsx-Format*) -> dem EVU steht hier eine bindende Excel-Vorlage des EIU zur Verfügung.

Für die Übermittlung der Dateiformate stehen dem EVU folgende **Meldewege** zur Auswahl:

- Meldung per E-Mail: Hierbei werden die Daten vom EVU als E-Mail-Anhang dem EIU zur Verfügung gestellt.
- Meldung per SFTP (**Secure File Transfer Protocol**): Alternativ zur E-Mail-Übermittlung besteht für das EVU die Möglichkeit, die Daten per SFTP dem EIU zu melden. Hierbei stellt das EIU dem EVU entsprechende Zugangsdaten (Benutzername, Passwort) bereit.

Bei aufkommenden bzw. nicht vorhersehbaren Zwischenfällen, gelten die vom EVU zuletzt gemeldeten Daten (z. B. Aktualisierung hinsichtlich Transportaufkommen, Verspätung der Einfahrt etc.). Für die Meldung per E-Mail sind die standortbezogenen Adressen wie folgt zu verwenden:

zuganmeldung-ha@bayernhafen.de (bayernhafen Aschaffenburg)

zuganmeldung-hb@bayernhafen.de (bayernhafen Bamberg)

zuganmeldung-hnr@bayernhafen.de (bayernhafen Nürnberg)

zuganmeldung-hr@bayernhafen.de (bayernhafen Regensburg)

zuganmeldung-hp@bayernhafen.de (bayernhafen Passau)

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

3.2 Zuglaufinformationsdaten

Das EIU 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 das EIU ist schriftlich gegenüber der DB Netz AG zu erklären, eine Kopie der Einwilligungserklärung ist dem EIU zu übermitteln. Das entsprechende Formblatt ist auf der Homepage des EIU abrufbar unter [bayernhafen - Downloads](#).

4 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen

4.1 Vorübergehende betriebliche Anordnungen

Vorübergehende betriebliche Anordnungen für die betreffenden Gleisabschnitte werden dem EVU vom EIU unverzüglich mitgeteilt. Darüber hinaus informiert das EIU über Unregelmäßigkeiten während der Leistungserstellung gemäß Punkt 5.2.1 der NBS-AT.

4.2 Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme

Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des EVU muss mit den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen des EIU kompatibel sein. Die Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter sind mit analogem Zug- und Rangierfunk (C-Kanal) auszustatten. Fahrzeuge, die im bayernhafen Aschaffenburg, bayernhafen Nürnberg oder bayernhafen Regensburg ein- oder ausfahren, müssen mit dem Zugsicherungssystem (PZB 90) ausgestattet sein. Zudem verfügen die Serviceeinrichtungen des EIU mitunter auch über elektrisch ortsbediente Weichen (EOW), deren Bedienung durch das Rangierpersonal zu erfolgen hat, sowie über Signale. Im bayernhafen Nürnberg im Hafenbahnhof gibt es ein (Rangier-) Stellwerk, die Bedienung der Hafenbahnhofsweichen erfolgt dort durch den Weichenwärter.

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 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: Sollten gleichwertige Nutzungswünsche vorliegen, so entscheidet die Reihenfolge des Antrageingangs.

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 im Rahmen des Netzfahrplans haben Vorrang vor Fahrten im Gelegenheitsverkehr (Sonderzug- und Ad-hoc-Verkehr);
4. Bei nutzungskonkurrierenden Fahrten des sonstigen Verkehrs haben Fahrten zur direkten Belieferung von Hafensiedlern Vorrang;
5. Andere Rangierfahrten;
6. Wagenabstellung.

4.5 Freimachen der benutzten Infrastruktur

Benutzt das EVU die Infrastrukturanlagen des EIU aus von ihm zu vertretenden Gründen über das vereinbarte Maß hinaus, so wird das EIU das EVU auffordern, die Infrastruktur innerhalb einer angemessenen Frist freizumachen. Kommt das EVU dieser Aufforderung nicht oder innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so ist das EIU

berechtigt, die Infrastruktur auf Kosten des EVU zu räumen (Ziffer 5.3.5 und 5.3.6 der NBS-AT).

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 EVU abgeschlossene Versicherung gedeckt ist, haftet das EIU nur für etwaige damit verbundene Nachteile des EVU (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 so lange nicht verändert werden, bis das EIU die Unfallstelle bzw. den Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Als gefährliches Ereignis gilt auch das Auffahren von Weichen.

5 Entgeltgrundsätze (Anlage 5)

Vor dem Befahren der Eisenbahninfrastruktur des EIU ist eine Anmeldung durch das EVU erforderlich. Die Anmeldung hat in einem elektronisch lesbaren Datenformat zu erfolgen. Notwendig werden dabei auch Pflichtangaben, die unter [bayernhafen - Downloads](#) abgefragt werden.

Mit dem **Befahren der Eisenbahninfrastruktur** des EIU wird eine Verwaltungspauschale gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis (Position 1 der NBS-EGV) erhoben.

Die Abrechnungsgrundlage für eine 24-Stunden-Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des EIU durch das EVU bilden die einfahrenden Waggon (Position 2.1 der NBS-EGV). Im Falle einer Mehrfachtraktion zählen zusätzliche Triebfahrzeuge als jeweils ein Waggon. Innerhalb der 24 Stunden dürfen sowohl die Einfahrgleise als auch die Ausfahrgleise nicht mehr als 4 Stunden in Anspruch genommen werden. Bei länger anhaltenden Inanspruchnahmen fallen Zulagen gem. dem Entgeltverzeichnis (Positionen 2.2 bis 2.4 NBS-EGV) an.

Das Abstellen von Waggon und/oder Triebfahrzeugen auf der Eisenbahninfrastruktur des EIU darf ausschließlich nur auf Gleisen erfolgen, die dem EVU durch das EIU hierfür zugewiesen werden. Für Abstellungen wird ein Abstellentgelt erhoben.

Für die Vermittlung in die Ortskunde durch das EIU fällt ein Entgelt an.

In den Serviceeinrichtungen des EIU befinden sich auch Gleiswaagen und Arbeitsgruben. Eine beabsichtigte Nutzung hat das EVU dem EIU grundsätzlich anzumelden.

5.1 Umfang der Pflichtleistungen

Mit der Verwaltungspauschale und dem Entgelt der 24-Stunden-Nutzung der Serviceeinrichtungen sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen des EIU abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen zur Nutzung einer Serviceeinrichtung
- Gestattung der Nutzung einer Serviceeinrichtung
- Erarbeitung, Aktualisierung und Bereitstellung aller erforderlichen Informationen zur Nutzung der Serviceeinrichtungen (örtliche Richtlinien, Bau- und Betriebsanweisungen (Beta))
- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis-, Signal-, Oberleitungs- und Stellwerksanlagen
- Personalkosten für regelmäßige Gleis- und Weichenmessungen
- IT-Infrastrukturkosten

6 Stornogebühren

Stornogebühren werden in folgenden Fällen erhoben:

1. Soweit aufgrund von Bestellungen Leistungen durch das EIU erbracht werden, die auf Grund von Abbestellungen nicht genutzt werden, sind diese durch das EVU dem EIU auf Grundlage der nachgewiesenen Kosten zu erstatten.
2. Für Leistungen, die innerhalb von 24 Stunden 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 besteht im Wesentlichen aus:

- a) Hafenbahnhof**
- b) Ladegleise**
- c) Bahnwerkstatt, Bahnmagazin und Arbeitsgrube**
- d) 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.

Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands:

Die Eisenbahninfrastruktur des bayernhafen Aschaffenburg ist über das Streckennetz der DB Netz AG - Bahnlinie Bf. Aschaffenburg - Süd – Höchst i. O. - zu erreichen. Das nicht elektrifizierte Streckengleis 5222 des EIU beginnt an der Anschlussgrenze in km 2,700, die dort durch ein entsprechendes Schild gekennzeichnet ist. In km 3,666 ist im linken Strang die Fortführung der Strecke 5222 bis km 5,500, im rechten Strang (km 3,666) beginnt die Strecke 9520 in Richtung Hafenbahnhof.

a) Hafenbahnhof

Der Hafenbahnhof weist insgesamt neun Gleise auf, die sich in Ein-, Ausfahr- und Rangiergleise aufteilen. Er ist mit EOW-Anlagen und Fahrwerkstelltafeln ausgestattet. An dieser Stelle wird auf die Einhaltung der örtlichen Richtlinien des EIU hingewiesen (Streckenbuch, Gleisschemaplan).

b) Ladegleise

Die Ladegleise dienen der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons. Das Lagern von Gütern auf allen Ladegleisen bzw. in deren Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig. Die Ladegleise sind nach Beendigung des Umschlags besenrein zu übergeben. Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU dadurch entstehen, die Anlagen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, werden an das EVU zzgl. 18 % Verwaltungskosten verrechnet.

c) Bahnwerkstatt, Bahnmagazin und Arbeitsgrube

Die Bahnwerkstatt ist über die Gleise 21 und 22 mittels einer Drehscheibe (Gesamtbelastung 130 Tonnen, Durchmesser = 22 Meter) und anschließend über 5 Zufahrtsgleise (Gleise 15 bis 19) an den Hafengebäudebahnhof angeschlossen. Die Bahnwerkstatt verfügt über zwei Reparaturstandplätze im Gebäude. Östlich der Drehscheibe im Gleis 22 ist eine Arbeitsgrube installiert. Das Bahnmagazin (Gleis 11) befindet sich im Hafengebäudebahnhof und ist über die Weiche 14 angeschlossen.

d) Umsetzstelle für Schwerlastgüter

Im Gleis 60 befindet sich eine 80 m lange Umsetzstelle für Schwerlastgüter. 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

Während im Hafenbahnhof Beleuchtungsmasten installiert sind, werden die restlichen Rangier- und Verkehrswege an den Ladegleisen von Kai 1, Kai 2, Kai 4 und Kai 5 nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist dort nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnigte Nutzer der Serviceeinrichtung bayernhafen Aschaffenburg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen. Für Fahrten in die Gleisanlagen am Kai 1 und Kai 2 stehen den EVU eine Stirnlampe zur Verfügung (Aufbewahrungskasten an der W 97); siehe auch Streckenbuch, Abschnitt bayernhafen Aschaffenburg, Modul 408.4811 Abschnitt 7 – Örtliche Besonderheiten unter [bayernhafen - Downloads](#).

7.2 bayernhafen Bamberg

7.2.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Bamberg besteht im Wesentlichen aus:

- a) **Hafenbahnhof**
- b) **Ladegleise**
- c) **Bremsprobeanlage**

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 der DB Netz AG angeschlossen. Die Grenze ist durch ein entsprechendes Schild gekennzeichnet.

a) **Hafenbahnhof**

Der Hafenbahnhof weist insgesamt 5 Gleise auf. Sämtliche Weichen im Hafenbahnhof sind ortsgestellt. An dieser Stelle wird auf die Einhaltung der örtlichen Richtlinien des EIU hingewiesen (Streckenbuch, Gleisschemaplan).

b) **Ladegleise**

Die Ladegleise dienen der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons. Das Lagern von Gütern auf allen Ladegleisen bzw. in deren Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig. Die Ladegleise sind nach Beendigung des Umschlags besenrein zu übergeben.

Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU dadurch entstehen, die Anlagen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, werden an das EVU zzgl. 18 % Verwaltungskosten verrechnet.

c) Bremsprobeanlage

Im Hafengebäude an der Weiche W 622 befindet sich eine Bremsprobeanlage, die durch jedes EVU genutzt werden kann, ausgenommen sind Gründe, die eine Nutzung der Bremsprobeanlage durch das EVU unmöglich machen (technischer Defekt, etc.).

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

Während im Hafengebäude Beleuchtungsmasten installiert sind, werden die restlichen Rangier- und Verkehrswege an den Ladegleisen (Kai 2, Kai 3, Kai 4) nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist dort nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechnete Nutzer der Serviceeinrichtung bayernhafen Bamberg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen. Siehe auch Streckenbuch, Abschnitt bayernhafen Bamberg, Modul 408.4811 Abschnitt 7 – Örtliche Besonderheiten unter [bayernhafen - Downloads](#).

7.3 bayernhafen Nürnberg

7.3.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Nürnberg besteht im Wesentlichen aus:

- a) **Hafenbahnhof mit (Rangier-)Stellwerk**
- b) **Gleiswaage im Gleis 5**
- c) **Ladegleise**

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.

Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands:

Der Hafenbahnhof wird über ein **elektrifiziertes Zuführungsgleis**, das 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 der DB Netz über die Weiche W 63 und die Schutzweiche W 62 zu erreichen. Für die Einfahrt in den Hafenbahnhof haben sich EVU beim Fahrdienstleiter der DB Netz AG im Bahnhof Nürnberg - Eibach anzumelden.

a) **Hafenbahnhof mit (Rangier-)Stellwerk**

Der Hafenbahnhof besteht aus elektrifizierten (Gleise 1 bis 4) und nicht elektrifizierten Gleisen. Sämtliche Weichen im Hafenbahnhof werden durch den Weichenwärter im Stellwerk gestellt. An dieser Stelle wird auf die Einhaltung der örtlichen Richtlinien des EIU hingewiesen (Streckenbuch, Gleisschemaplan).

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 EVU kann das Stellwerk aber auch an bundeseinheitlichen Feiertagen besetzt werden. In diesem Fall wird dann ein Entgelt gem. Entgeltverzeichnis fällig (NBS-EGV, Position 5).

Außerhalb der Stellwerksöffnungszeiten (z. B. bundeseinheitliche Feiertage) dürfen aufgrund von gesetzlichen Vorschriften und möglichen Umweltgefahren keine Waggons oder Rangiereinheiten mit Gefahrgütern GGVSEB(RID) unbeaufsichtigt hinterstellt werden. Das abstellende EVU hat die Obhutspflicht für abgestellte Gefahrgutwagen und hat eine entsprechende Überwachung der hinterstellten Gefahrgüter zu veranlassen und sicherzustellen. Die Überwachung hat durchgängig an Ort und Stelle durch geeignetes Personal zu erfolgen. Das EVU hat der Eisenbahnbetriebsleitung des bayernhafen Nürnberg mit dem in der Anlage zur Verfügung gestellten Nachweisformular, die Durchführung der Überwachung zu melden und zu dokumentieren.

b) Gleiswaage im Gleis 5

Im Hafenbahnhof befindet sich im Gleis 5 eine 120 t Gleiswaage. Die Bedienung der Gleiswaage erfolgt durch das EVU. Für die Nutzung der Gleiswaage fällt ein entsprechendes Entgelt an.

c) Ladegleise

Die Ladegleise dienen der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons. Das Lagern von Gütern auf allen Ladegleisen bzw. in deren Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig. Die Ladegleise sind nach Beendigung des Umschlags besenrein zu übergeben. Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU dadurch entstehen, die Anlagen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, werden an das EVU zzgl. 18 % Verwaltungskosten verrechnet.

7.3.2 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.

7.3.3 Erweitertes Lichtraumprofil

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

7.3.4 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Während im Hafenbahnhof Beleuchtungsmasten installiert sind, werden die restlichen Rangier- und Verkehrswege an den Ladegleisen nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist dort nicht gewährleistet. Daher sind Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechtigte Nutzer der Serviceeinrichtung bayernhafen Nürnberg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.

7.4 bayernhafen Regensburg

7.4.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Regensburg besteht im Wesentlichen aus:

- a) **Hafenbahnhof**
- b) **Ladegleise**
- c) **Bremsprobeanlage**
- d) **Schienen-Kameragate**

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 schließt mit der Anschlussweiche 100 bei km 1,563 an das dort **elektrifizierte Streckennetz** der DB Netz AG an. Die Grenze ist durch ein entsprechendes Schild gekennzeichnet. Das eingleisige Hafenzufahrtsgleis (Gleis 15) ist **elektrifiziert**.

a) **Hafenbahnhof**

Der Hafenbahnhof besteht aus elektrifizierten und nicht elektrifizierten Gleisen. Die überwiegende Anzahl der Weichen im Hafenbahnhof sind EOW-Anlagen; insgesamt gibt es dort 3 Fahrwegstelltafeln. An dieser Stelle wird auf die Einhaltung der örtlichen Richtlinien des EIU hingewiesen (Streckenbuch, Gleisschemaplan).

b) Ladegleise

Die Ladegleise dienen der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons. Das Lagern von Gütern auf allen Ladegleisen bzw. in deren Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig. Die Ladegleise sind nach Beendigung des Umschlags besenrein zu übergeben. Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU dadurch entstehen, die Anlagen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, werden an das EVU zzgl. 18 % Verwaltungskosten verrechnet.

c) Bremsprobeanlage

Im Ladegleis 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.).

d) Schienen-Kameragate

Das EIU betreibt auf Höhe der EOW W 29 im Zuführungsgleis 15 eine automatische Schienenfahrzeugerkennungsanlage (Kamera-Gate; Aktivierung nur bei Ein- und Ausfahrten). Mit Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des EIU, erklären sich die EVU mit dem Einsatz der oben genannten Anlage / Technik sowie mit der Verwertung der Daten für betriebliche Zwecke des EIU einverstanden.

Für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlage darf 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.

7.4.2 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.

7.4.3 Rangier- und Verkehrswegbeleuchtung

Im Hafenbahnhof sind Beleuchtungsmasten installiert. Die Ladegleise am Ölhafen-Nordkai (Gleise 44 bis 46) sind mit Lichtschläuchen ausgestattet. Die restlichen Rangier- und Verkehrswege an den Ladegleisen des Osthafen-Nordkais, des Osthafen-Südkais und des Westhafen-Nordkais werden nicht durch künstliches Licht beleuchtet. Eine durchgängige Beleuchtungsstärke nach ASR A3.4 „Beleuchtung“ ist dort nicht gewährleistet; daher sind dort Triebfahrzeugführer, Rangierer, Wagenmeister, Probennehmer und andere berechtigte Nutzer der Serviceeinrichtung bayernhafen Regensburg dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen. Siehe auch Streckenbuch, Abschnitt bayernhafen Regensburg, Modul 408.4811 Abschnitt 7 – Örtliche Besonderheiten unter [bayernhafen - Downloads](#).

7.5 bayernhafen Passau

7.5.1 Beschreibung der Infrastruktur

Der bayernhafen Passau (Schalding) besteht im Wesentlichen aus:

a) Ladegleise

b) 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 an der Weiche W 628 an das Streckennetz der DB Netz AG an. Die Grenze ist durch ein entsprechendes Schild gekennzeichnet. Alle weiteren Weichen der Eisenbahninfrastruktur des EIU sind Handweichen. An dieser Stelle wird auf die Einhaltung der örtlichen Richtlinien des EIU hingewiesen (Streckenbuch, Gleisschemaplan).

a) Ladegleise

Die Ladegleise dienen der Be- und Entladung von Eisenbahnwaggons. Das Lagern von Gütern auf allen Ladegleisen bzw. in deren Lichtraumprofilen ist grundsätzlich unzulässig. Die Ladegleise sind nach Beendigung des Umschlags besenrein zu übergeben. Reinigungs-, Material- und/oder Entsorgungskosten, die dem EIU dadurch entstehen, die Anlagen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen, werden an das EVU zzgl. 18 % Verwaltungskosten verrechnet.

b) Laderampe

Am Ende von Gleis 4 befindet sich eine Kopf- und Seitenrampe, die zur Verladung von sonstigen Stück- und Schüttgütern oder Fahrzeugen vorgesehen ist.

Die Nutzlänge der Seitenrampe beträgt ca. 50 lfdm.

7.5.2 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.

7.5.3 Rangier- und Verkehrswegebeleuchtung

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 bayernhafen Passau (Schalding) dazu angehalten, ab Sonnenuntergang eine Taschenlampe stets mitzutragen und zu nutzen.