

# Anlage 2

# **Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen**

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

Stand: 17.03.2011

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>ALLGEMEINE INFORMATIONEN</b>	<b>5</b>
1.1	Einleitung	5
1.2	Veröffentlichungen und Impressum	5
1.3	Ansprechpartner	6
1.4	Neufassungen der NBS-AT / BT	6
<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	7
2.3	Mahnungen	7
2.4	Zustimmung des Eisenbahnbetriebsleiters, Legitimierung	7
<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>8</b>
4.1	Vorübergehende betriebliche Anordnungen	8
4.2	Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme	8
4.3	Dispositionsregeln für den Gleisinfrastrukturbetrieb	9
4.4	Freimachen der benutzten Infrastruktur	9
4.5	Notfallmanagement	10
<b>5.</b>	<b>ENTGELTGRUNDSÄTZE</b>	<b>11</b>

---

5.1	Umfang der Pflichtleistungen	12
5.2	Berechnung der Entgelthöhen	12
5.3	Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der Hafent Nürnberg-Roth GmbH	12
6.	STORNOGEBÜHREN	13
7.	BESCHREIBUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR	13
7.1	Die Hafent Nürnberg – Roth GmbH betreibt im Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg folgende Serviceeinrichtungen im Bahnbereich:	13
7.1.1	Beschreibung des vertragsgemäßen Zustands	13
7.1.2	Koordinations- und Entscheidungsverfahren	16
7.1.3	Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur	16

## 1. Allgemeine Informationen

### 1.1 Einleitung

Die Hafent Nürnberg-Roth GmbH betreibt Eisenbahninfrastrukturanlagen als Serviceeinrichtungen im bayernhafen Nürnberg. Die Gleisanlagen schließen direkt an das europäische Schienennetz an. Die Hafent Nürnberg-Roth GmbH (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/cms/index3.php/81fe3e/163/1024/->

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 E-Mail Informationen zu den Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen (z.B. Zustand der Eisenbahninfrastruktur, Unregelmäßigkeiten sowie zur Durchführung geplanter Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gemäß der NBS-AT Ziffer 5.2.1).

Herausgeber der NBS-AT / BT:

Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Rotterdamer Straße 2

90451 Nürnberg

### 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 Ziffer 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 Nutzung der Serviceeinrichtungen des EIU setzt jeweils einen abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrag sowie die Zusendung der Fahrplan- und Zugdaten (s. Anlage 6) per Fax oder E-Mail an die Meldestelle der Serviceeinrichtung, die befahren soll, voraus.

Mit Ende der Nutzung von Ladegleisen 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. Des Weiteren ist mindestens ein mobiles A-Kanal Funkgerät pro Rangiereinheit mitzuführen. Fahrzeuge, die in oder aus der Serviceeinrichtung 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 Kapitel 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).

#### 4.5 Notfallmanagement

Alle gefährlichen Ereignisse und Unfälle auf der Serviceeinrichtung des EIU sind dem jeweiligen örtlichen Eisenbahnbetriebsleiter des EIU (s. Anlage 4) unverzüglich zu melden. Der Ereignisort darf nach einem Zwischenfall solange nicht verändert werden, bis der örtliche Eisenbahnbetriebsleiter des EIU die Unfallstelle / Ereignisort (ggf. auch telefonisch) freigegeben hat. Gefährliche Ereignisse sind 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 bayernhafener Nürnberg mit Einzelwagen oder Einzelwagengruppen wird ein Nutzungsentgelt gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis (NBS-EGV) pro Waggon erhoben. Ergänzend zu der Waggonbezogenen Abrechnung werden KV-Verkehre mit einer gemäß den NBS-EGV definierten Mindestanzahl von Waggonen und Mindestzuglänge als Ganzzug abgerechnet werden.

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

Für Waggonen, die länger als 48 Stunden auf der Eisenbahninfrastruktur verbleiben, fällt zusätzlich zum Nutzungsentgelt eine Gleismiete an.

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

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

Neben der Nutzung der Schienenwege wird die Inanspruchnahme von weiteren Zusatzleistungen und Nebenleistungen gemäß dem aktuellen Nutzungsentgeltverzeichnis 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
- Die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Serviceeinrichtungen
- Bereitstellung aller erforderlichen Informationen zur Nutzung der Serviceeinrichtungen
- Vorhaltung der Stellwerkstechnik sowie die Besetzung des Stellwerkes mit Fachpersonal für den unter Punkt 7.1.1. b) beschriebenen Zeitraum.

## 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 der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Die wesentlichen Entgelte zur Nutzung der Serviceeinrichtungen sind:

1. Nutzung der Serviceeinrichtungen pro Waggon (Nutzungsdauer bis 48 Stunden),
2. Nutzung der Serviceeinrichtungen pro Ganzzug beim kombinierten Ladungsverkehr (Nutzungsdauer bis 48 Stunden)
3. Anmietung von Abstellgleisen nach 48 Stunden 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. Beschreibung der Eisenbahninfrastruktur

### 7.1 Die Hafen Nürnberg – Roth GmbH betreibt im Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg folgende Serviceeinrichtungen im Bahnbereich:

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

#### 7.1.1 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 Rbf – 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 D<sub>4</sub> 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 Hafen Nürnberg-Roth GmbH abgeschlossener Eisenbahninfrastruktur-nutzungsvertrag für die Serviceeinrichtungen der Hafen Nürnberg – Roth GmbH.

**b) Hafenbahnhof**

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

Das Hafenstellwerk ist wie folgt besetzt:

Montag bis Freitag	von	00:00 Uhr bis 24:00 Uhr
Samstag	von	00:00 Uhr bis 18:30 Uhr
Sonntag	von	05:30 Uhr bis 11:30 Uhr
	und von	22:00 Uhr bis 24:00 Uhr

An Feiertagen ist das Stellwerk regulär nicht besetzt.

Eine von den oben gemachten Angaben abweichende Stellwerksöffnung kann nach Absprache und unter Berücksichtigung der Pos. 3, Zusätzliche Stellwerksbesetzung, in der beiliegenden NBS-EGV ermöglicht werden.

Im Hafenbahnhof stehen folgende Gleise zur Verfügung:

- Einfahrtsgleis Gleis 2, Nutzlänge 760 m (elektrifiziert)
- Einfahrtsgleis Gleis 3, Nutzlänge 970 m (elektrifiziert)
- Ausfahrtsgleis Gleis 4, Nutzlänge 740 m (elektrifiziert)
- Durchfahrtsgleis Gleis 5
- Ordnungsgleise 6, 7, 8, 9, 10, 11, mit Nutzlänge 240m, 350 m, 380 m, 380 m, 420 m, 420 m
- Abstellgleis Gleis 12, Nutzlänge 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 der HNR 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 die HNR kostenpflichtig eine Überwachung gemäß den Stundensätzen der zusätzlichen Stellwerksbereitschaft (NBS-EGV, Pos. 3 zusätzliche Stellwerksbesetzung) veranlassen. Der Zugangsberechtigte hat diese Überwachung bis spätestens 15:00 Uhr am Vortag bei der HNR anzumelden.

**c) Gleiswaage**

Im Hafenbahnhof steht im Durchfahrtsgleis 5 eine 120 t Verbund-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 Kreuzungsbe-  
reich sowie dem Zufahrtsgleis 830 zum KV-Terminal mit einer elektrischen Oberleitung ausge-  
stattet.

### 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 Um-  
fahrgleis zur Verfügung steht.

Es sind 6 Umschlagsgleise mit 2 Containerkränen und 4 Umschlagsgleise mit 2 Containerkra-  
nen überspannt.

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

## 7.1.2 Koordinations- und Entscheidungsverfahren

Bei Anträgen über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen der o.g. Gleisan-  
lagen 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 Reihen-  
folge 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. 1.3 Belastbarkeit der Gleisinfrastruktur

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