

**Schiennetz-Benutzungsbedingungen
der AKN Eisenbahn AG
- Besonderer Teil (SNB-BT) -**

gültig ab 11. April 2011

	Seite
1. Allgemeine Informationen	
1.1 Einleitung	4
1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes	4
1.3 Veröffentlichung und Impressum	4
1.4 Ansprechpartner	4
2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	
2.1 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)	5
2.2 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)	5
2.3 Zu Punkte 3.4.2 b), 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT (Definition Arbeitstage)	6
2.4 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)	6
2.5 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT (Regelungen zur Beseitigung von Störungen)	6
3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	
3.1 Definition des Netzes	6
3.1.1 Strecke Hmb-Eidelstedt - Neumünster	6
3.1.2 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	7
3.1.3 Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost (ehem. Bezeichnung GIB Hmb-Billbrook)	8
3.1.4 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billbrook der Strecke Tiefstack - Glinde	9
3.1.5 Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht	9
3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang	10
3.2.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)	10
3.2.2 Zugfunk	11
3.3 Verkehrliche Einschränkungen	11
3.3.1 Gefahrgut	11
3.3.2 Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)	11
3.3.3 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	12

	Seite
3.3.4 Geschwindigkeitsrestriktionen	12
3.4 Notfallmanagement	12
4. Entgeltgrundsätze	
4.1 Umfang der Pflichtleistung	12
4.2 Berechnung der Entgelthöhen	13
4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung	13
4.4 Trassenstornierung	15
4.5 Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode	15
4.6 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	15
4.7 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn AG	15
5. Kapazitätszuweisung nebst Streckenkapazitätsmerkmale	
5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	16
5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	16
5.1.2 Trassenstudie	16
5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr	17
5.3 Streckenkapazitätsmerkmale	17
5.3.1 Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen	17
5.3.2 Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster	17
5.3.3 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	17
5.3.4 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack - Glinde und der Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht	17
6. Anlage Formulare für Trassenanmeldungen	

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die AKN Eisenbahn AG die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 1 EIBV.

Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB.

Die SNB der AKN Eisenbahn AG sind unterteilt in einen - Allgemeinen Teil (SNB-AT) - und in einen - Besonderen Teil (SNB-BT) -.

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) mit Stand 22.09.2009 und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der AKN Eisenbahn AG und Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der AKN Eisenbahn AG und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der AKN Eisenbahn AG erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der AKN Eisenbahn AG abschließt.

Daneben besteht die Möglichkeit zum Abschluss von Infrastrukturanschlussverträgen.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Internet (www.akn.de).

Herausgeber der SNB: AKN Eisenbahn AG
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen

1.4 Ansprechpartner

AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Rudolf-Diesel-Straße 2
24568 Kaltenkirchen
E-Mail: betrieb@akn.de
Fax: 04191/933-309

Leitung:

Andreas Kuczat

Tel.: 04191/933-300

Trassenmanagement:

Jan Löffler

Tel.: 04191/933-301

Jan Vollack

Tel.: 04191/933-308

2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

2.1 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis erfolgt durch die AKN Eisenbahn AG.

2.2 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Form der Anmeldung von Zugtrassen

Die Konstruktion von Zugtrassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben die bei der Konstruktion von Fahrplänen für den Netzfahrplan einerseits sowie bei einer kurzfristigen Konstruktion von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr andererseits notwendig sind, benötigt der Zugangsberechtigte unterschiedliche Formulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Für die Trassenanmeldung ist je nach Bedarf eines der folgend aufgeführten Formulare zu verwenden:

- Trassenanmeldung für Regel-Reisezüge
- Trassenanmeldung für Regel-Güterzüge
- Trassenanmeldung für Gelegenheitsverkehr (Reise- und Güterzügen sowie Baumaschinen und sonstige Fahrzeuge)

Die Vordrucke sind in der Anlage dargestellt.

2.3 Zu Punkte 3.4.2 b), 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage umfassen den Zeitraum montags - freitags.

2.4 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT

Bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotiven liegt ein Fall für eine besonders aufwendige Bearbeitung vor.

2.5 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Regelungen die zur Beseitigung von Störungen beitragen können, sind in den - Örtlichen Richtlinien für das Zugpersonal zur Richtlinie 408.01-09 - der AKN Eisenbahn AG aufgeführt.

3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

3.1 Definition des Netzes

Im Folgenden wird das Streckennetz der AKN Eisenbahn AG, untergliedert nach den einzelnen Strecken, dargestellt und erläutert.

3.1.1 Strecke Hmb-Eidelstedt - Neumünster

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Einleisige Strecke mit zweigleisiger Streckenführung zwischen den Bahnhöfen Eidelstedt Zentrum und Schnelsen, Bönningstedt und Hasloh, Quickborn Süd und Quickborn, Tanneneck und Kaltenkirchen Süd
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse
 - Hmb-Eidelstedt - Neumünster Süd (ausschließlich): D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
 - Neumünster Süd - Neumünster: CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Örtliche Richtlinien AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 40 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 190 m

- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h
- Bremsweg 700 m
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW, Hauptsignale (Hp)
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Stark vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Eidelstedt, Neumünster Süd sowie Neumünster ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich.
In Ulzburg Süd ist der Übergang auf die Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN) möglich.
- Streckenkenntnis:
Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

3.1.2 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Einleisige Strecke
- In Henstedt-Ulzburg schließt die Strecke an die AKN-Strecke Hmb-Eidelstedt - Neumünster an
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Örtliche Richtlinien AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 10 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 225 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h
- Bremsweg 400 m
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW, Hauptsignale (Hp)
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)

- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)
- Streckenkenntnis:
Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

3.1.3 Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost (ehem. Bezeichnung GIB Hmb-Billbrook)

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm

Der Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost umfasst folgende Bahnhofsteile und Industriestammgleise:

- Bft Bbf Tiefstack
- Bft Hmb-Billbrook
- Bft Hmb-Billstedt
- Ind.-Stammgleis Pinkertweg
- Ind.-Stammgleis Andreas-Meyer-Straße
- Ind.-Stammgleis Halskestraße
- Ind.-Stammgleis 2 West (teilweise gesperrt)
- Ind.-Stammgleis Grusonstraße
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
- kleinster Bogenmesser: Radius 170 m (Ind.-Stammgleis Halskestraße/Andreas-Meyer-Straße)
- Betriebsverfahren: Rangierfahrten, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Örtliche Richtlinien AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog), Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastruktur gemäß Abschnitt 3.1.4
- Streckenkenntnis:
Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

3.1.4 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billbrook der Strecke Tiefstack - Glinde

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Der Streckenabschnitt ist Bestandteil des Güterbahnhofs Industriegebiet Hamburg Ost und umfasst das Industriestammgleis Pinkertweg sowie die Bahnhofsteile Hmb-Billbrook und Hmb-Billstedt
- Streckenklasse: CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Rangierfahrten, Richtlinie 408
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h
- Stärkste Streckenneigung: 17 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 180 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem: AKN-Zugfunk (analog), Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - 1) In Tiefstack/Hmb-Rothenburgsort ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich.
 - 2) In Hmb-Billstedt besteht Übergang zum Streckenabschnitt Hmb-Billstedt - Glinde der Braaker Mühle Handel- und Dienstleistungsgesellschaft mbH.

3.1.5 Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- ingleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse:
 - Hmb-Bergedorf Gbf - Hmb-Bergedorf Süd (einschl.): D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
 - Hmb-Bergedorf Süd - Geesthacht: CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb, Richtlinie 436
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 436
 - Richtlinie 301
 - Örtliche Richtlinien AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)

- Stärkste Streckenneigung: 10 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 263 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 40 km/h
- Bremsweg 400 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: AKN-Zugfunk (analog)/Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - In Hmb-Bergedorf Gbf ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG möglich
 - Im Bahnhof Geesthacht ist das Industriestammgleis Krümmel der Stadt Geesthacht an die Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht angeschlossen.
- Streckenkenntnis:

Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der AKN Eisenbahn AG entsprechen.

3.2.1 Induktive Zugsicherung (PZB 90)

Aufgrund der auf dem Schienennetz bei der AKN Eisenbahn AG (AKN) vorhandenen Durchrutschwege und Signalstandorte gilt bezüglich der induktiven Zugsicherung (PZB 90) folgendes:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einer induktiven Zugsicherung (PZB 90) mit weg- und zeitabhängiger Geschwindigkeitsüberwachung ausgerüstet sein. Fahrzeuge, die überwiegend im Netz der AKN eingesetzt werden, müssen über das Software-Programm "AKN" verfügen. Bei Fahrzeugen, die die vorgenannte Ausrüstung nicht besitzen, ist unabhängig von den tatsächlichen Bremsverhältnissen im Zug grundsätzlich in Zugart "U" zu fahren. Diese ist durch Eingabe der Bremsart "G" am Zugdateneinsteller einzuwählen, auch wenn der Zug in der Bremsart "P" oder "R" gefahren wird.

Es ist grundsätzlich in der wirksamsten zugelassenen Bremsart (P, R) zu fahren. Diese Fahrzeuge dürfen auf dem Schienennetz der AKN Eisenbahn AG nur mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h verkehren.

Ausgenommen von den o.g. Regelungen sind Werkstattüberführungsfahrten oder Fahrten mit Fahrzeugen, die mit einem anderen Indusi-Betriebssystem als PZB 90 ausgerüstet sind. Hier werden im Einzelfall besondere Maßnahmen festgelegt.

3.2.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der AKN Eisenbahn AG verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der AKN Eisenbahn AG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

3.3 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut
- Tunnelrestriktionen
- Streckenöffnungszeiten
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven
- Geschwindigkeitsrestriktionen

3.3.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSEB) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss von Laufwegen

3.3.2 Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)

Tunnelrestriktionen können einerseits aus den konstruktiven Parametern des Tunnels erwachsen - im wesentlichen ist hier die Umgrenzungslinie zu nennen -, andererseits aber auch Folge von bestehenden Auflagen sein, wie zum Beispiel:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen

3.3.3 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

3.3.4 Geschwindigkeitsrestriktionen

Siehe Abschnitt 3.1.1 "Induktive Zugsicherung (PZB 90)".

3.4 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement wird gemäß den Bestimmungen der Betriebsunfallvorschrift für Nicht-bundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt.

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem Betriebsführer AKN Eisenbahn AG Daten aus dem Zugsicherungssystem (PZB 90) zur Verfügung, damit die AKN Eisenbahn AG die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller im Pdf-Format
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der AKN Eisenbahn AG
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind

- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt (Stationsnutzung wird gesondert berechnet)
- 7) Im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten (< 2 Stunden) vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfang- bzw. Endbahnhof (Stationsnutzung wird gesondert berechnet; im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 2 Stunden werden analog der Entgeltliste für Serviceeinrichtungen berechnet)

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis.

Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis-, Signal- und Stellwerksanlagen
- Kosten der Fahrdienstleitung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen (Gleis-, Signal-, und Stellwerksanlagen)
- Verwaltungskosten lt. Kosten- und Leistungsrechnung inklusive Versorgungsleistungen

von diesen Kosten werden abgezogen:

- Zuschüsse für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen (§ 16 AEG)
- Aktivierte Eigenleistungen

Entstehende Kosten für Infrastruktur
geplante Zugkilometer

⇒ Trassenpreis / Zugkilometer (Grundpreis) x Faktor für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

Faktor 0,95

1. Kriterien

- durchgehend eingleisige Streckenführung
- einfache Leit- und Sicherungstechnik (Zugleitbetrieb)
- geringe bis durchschnittliche Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 0,95

3. Strecken

- Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billbrook der Strecke Tiefstack - Glinde
- Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht

Faktor 1,0

1. Kriterien

- durchgehend eingleisige Streckenführung
- hoher Standard der Leit- und Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk, Zuglenk-rechner)
- durchschnittliche Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 1,00

3. Strecken

- Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster Süd
- Pachtstrecke Neumünster - Neumünster Süd
- Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

Faktor 1,15

1. Kriterien

- Strecke beinhaltet Streckenabschnitte mit 2-gleisiger Streckenführung
- hoher Standard der Leit- und Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk, Zuglenk-rechner)
- durchschnittliche bis hohe Streckenauslastung

2. Bewertung

- Faktor 1,15

3. Strecken

- Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen

Faktor 0,4

Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen

⇒ für alle Strecken Grundpreis x Faktor 0,4

Kriterium:

Leertriebwagenfahrten und Werkstattüberführungen werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.

4.4 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben.

4.5 Fahrplananpassungen bei Regel- und Gelegenheitsverkehr während einer Fahrplanperiode

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, werden Änderungsentgelte erhoben.

4.6 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte (TaT). Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von TaT Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

4.7 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn AG

- 1) Einheitliches Trassenentgelt für Personen- und Güterverkehr, da die betrieblich-technischen Standards der Schienenwege der AKN Eisenbahn AG für den Personenverkehr, als auch für den Güterverkehr gleichermaßen erforderlich sind.
- 2) Unterschiedliche Bepreisung der Strecken (hinterlegte Faktoren).
- 3) Leertriebwagenfahrten, Werkstattüberführungen (Einheitsbepreisung für alle Strecken).
- 4) Für die Nutzung der Schienenwege im Bereich des Güterbahnhofs Industriegebiet Hamburg Ost (Industriestammgleise) wurden die Entgelte periodenbezogen (gemäß der Bedienungshäufigkeit) ermittelt.

Somit ergibt sich eine Entgeltberechnung pro Bedienungsfahrt.

Eine Bedienungsfahrt umfasst die Hin- und Rückfahrt zur Bedienung eines Industriestammgleises.

5. Kapazitätszuweisung nebst Streckenkapazitätsmerkmale

5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

- Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges
- Trassenstudien

5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten.

Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

5.1.2 Trassenstudie

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Für die Erstellung einer Trassenstudie wird ein Entgelt erhoben. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1 : 1 - Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Züge des Gelegenheitsverkehrs werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die AKN Eisenbahn AG, selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln.

Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr werden in der Zeit von montags - freitags, jeweils von 7.30 Uhr bis 15.00 Uhr bearbeitet.

5.3 Streckenkapazitätsmerkmale

5.3.1 Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen

Auf dem Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen wird ein vertakteter Personennahverkehr durchgeführt (in Hauptverkehrszeiten 10- bzw. 20-Minuten-Takt).

Vorrang haben daher vertaktete Personennahverkehre montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie sonnabends zwischen 7:00 Uhr und 21:00 Uhr mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckenhöchstgeschwindigkeit entspricht.

5.3.2 Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster

Auf dem Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster wird ein vertakteter Personennahverkehr (in Hauptverkehrszeiten 30- bzw. 60-Minuten-Takt) durchgeführt.

Während der Spitzenbelastungszeiten, montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 8:00 Uhr sowie zwischen 12:00 Uhr und 14:00 Uhr, haben Personennahverkehre mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckengeschwindigkeit entspricht, Vorrang.

5.3.3 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

Auf der Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg wird ein vertakteter Personennahverkehr durchgeführt.

Während der Spitzenbelastungszeiten auf dem Streckenabschnitt Elmshorn - Barmstedt, montags - freitags zwischen 5:00 Uhr und 10:30 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 20:30 Uhr, haben Personennahverkehre mit einer Höchstgeschwindigkeit, die der Streckengeschwindigkeit entspricht, Vorrang.

5.3.4 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack - Glinde und Hmb-Bergedorf - Geesthacht

Die Strecken Tiefstack - Glinde und Hmb-Bergedorf - Geesthacht unterliegen keiner hohen Kapazitätsauslastung im Regelverkehr.

Anlage

Formulare für Trassenanmeldungen

- **Regel-Reisezüge**
- **Regel-Güterzüge**
- **Gelegenheitsverkehre**

Trassenanmeldung für Regel-Reisezüge

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 - Trassenstudie
- für Reisezugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Takt-Verkehr ja nein

Express-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____ nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

Vorhandende Brh _____

Notbremsüberbrückung ja nein

PZB 90 - Version AKN - ja nein

AKN-Zugfunk ja nein

Dosto-Fahrzeuge ja nein

Besonderheiten _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.).

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Regel-Güterzüge

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 - Trassenstudie
- für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Güterverkehrs-Lz-Fahrt ja nein

Bedienung von Güterverkehrsstellen, ja nein

wenn ja welche _____

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____ nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

Vorhandene Brh _____

PZB 90 - Version AKN - ja nein

AKN-Zugfunk ja nein

Kombinierter Ladungsverkehr ja nein

Gefahrgut ja nein

Lademaßüberschreitung ja nein

Besonderheiten _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.).

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Züge im Gelegenheitsverkehr

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

zusätzliche Bestellerangaben
z. B. (Kostenstellen):

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 Trassenstudie

A. Angaben über den Zuglauf					<input type="checkbox"/> Reisezug <input type="checkbox"/> Güterzug
a) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
b) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
c) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
d) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
Unterwegshalte (Haltedauer/-art)					
a)					
b)					
c)					
d)					
Besonderheiten:					

B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen				
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)				
Triebfahrzeug (Baureihe): vglb. DB-Baureihe:		<input type="checkbox"/> Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> DampfloK (Kohle) <input type="checkbox"/> DampfloK (Öl)		
Höchstgeschwindigkeit:		km/h	bei DampfloK: vorwärts	km/h rückwärts
			km/h	
Fahrzeugausrüstung:				
Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussung der Bauart PZB 90 "Version AKN"				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt AKN-Zugfunk				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei DampfloKs: zweimännige Besetzung ist sichergestellt			
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwewagen				
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwewagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigefügt.				
Bei Reisezügen		Bei Güterzügen		
NBÜ vorhanden : <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Ladegut:		
		Klasse:	Stoff-Nr.:	Gefahrgutklasse:
		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:	
		KV-Profil-Nr.: P C	/ P C	
bei Wendezug: Tfz schiebt		von	bis	
Schiebelok (Baureihe)		von	bis	<input type="checkbox"/> gekuppelt
Versicherung:				
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.).				

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Züge im Gelegenheitsverkehr

An: AKN Eisenbahn AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Tel.: 04191/933-301 oder -308
Fax: 04191/933-309
E-Mail: betrieb@akn.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

zusätzliche Bestellerangaben
z. B. (Kostenstellen):

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
 Trassenstudie

A. Angaben über den Zuglauf					<input type="checkbox"/> Reisezug <input type="checkbox"/> Güterzug
a) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
b) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
c) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
d) am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz-Fahrt		
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Ankunft hat Vorrang		<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung	
Angaben zum Zug:		Bremsstellung	vorhandene Bremshundertstel		
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
Unterwegshalte (Haltedauer/-art)					
a)					
b)					
c)					
d)					
Besonderheiten:					

B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen				
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	
	m	,	,	

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)				
Triebfahrzeug (Baureihe): vglb. DB-Baureihe:		<input type="checkbox"/> Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Dampflokom (Kohle) <input type="checkbox"/> Dampflokom (Öl)		
Höchstgeschwindigkeit:		km/h	bei Dampflokom: vorwärts	km/h rückwärts
			km/h	
Fahrzeugausrüstung:				
Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussung der Bauart PZB 90 "Version AKN"				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt AKN-Zugfunk				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei Dampfloks: zweimännige Besetzung ist sichergestellt			
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<input type="checkbox"/> Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen				
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.				
Bei Reisezügen		Bei Güterzügen		
NBÜ vorhanden : <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein		Ladegut:		
		Klasse:	Stoff-Nr.:	Gefahrgutklasse:
		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:	
		KV-Profil-Nr.: P C	/ P C	
bei Wendezug: Tfz schiebt		von	bis	
Schiebelok (Baureihe)		von	bis	<input type="checkbox"/> gekuppelt
Versicherung:				
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.).				

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers