

	Schienenetz-Nutzungsbedingungen	
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 1 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

Schienenetz-Nutzungsbedingungen

der AKN Eisenbahn GmbH

- Besonderer Teil (SNB-BT) -

gültig ab 12. Dezember 2027

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 2 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

Inhalt

1	Allgemeine Informationen	4
1.1	Einleitung	4
1.2	Zugang zur Nutzung des Schiennetzes	4
1.3	Veröffentlichung und Impressum	4
1.4	Ansprechpartner	4
2	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	5
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)	5
2.4	Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)	5
2.5	Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT (Regelungen zur Beseitigung von Störungen)	5
2.6	Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT (Fahrzeugausrüstung/Kommunikationssysteme)	6
3	Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	6
3.1	Definition des Netzes	6
3.1.1	Strecke Hmb-Eidelstedt – Neumünster	6
3.1.2	Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd	7
3.1.3	Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	8
3.1.4	Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost (ehem. Bezeichnung GIB Hmb-Billbrook)	9
3.1.5	Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack – Glinde	10
3.1.6	Strecke Hmb-Bergedorf – Geesthacht	10
3.1.7	Strecke Kiel - Schönberger Strand	11
3.1.8	Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen	12
3.2	Betrieblich-technische Bedingungen für den Schiennetzzugang	13
3.3	Verkehrliche Einschränkungen	14
3.3.1	Gefahrgut	15
3.3.2	Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)	15
3.3.3	Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	15
3.3.4	Geschwindigkeitsrestriktionen	16
3.3.5	Brückenrestriktion	16
3.4	Notfallmanagement	16
4	Entgeltgrundsätze	17

	Schienennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 3 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

4.1	Umfang der Pflichtleistung.....	17
4.2	Berechnung der Entgelthöhen.....	17
4.3	Zuordnung der Faktoren für die Marktsegmente.....	18
4.4	Trassenstornierung.....	19
4.5	Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode.....	19
4.6	Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten.....	19
4.7	Sicherheitsleistung.....	19
4.8	Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn GmbH.....	19
5	Kapazitätszuweisung nebst Streckenkapazitätsmerkmale.....	20
5.1	Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten.....	20
5.1.1	Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges.....	20
5.1.2	Trassenstudie.....	20
5.2	Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr.....	20
5.3	Streckenkapazitätsmerkmale.....	20
5.3.1	Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt – Kaltenkirchen.....	20
5.3.2	Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Neumünster.....	20
5.3.3	Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd.....	20
5.3.4	Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg.....	21
5.3.5	Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack - Glinde und der Strecke Hmb-Bergedorf – Geesthacht.....	21
5.3.6	Strecke Kiel – Schönberger Strand.....	21
6	Anlage.....	21

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 4 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

1 Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schiennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die AKN Eisenbahn GmbH (AKN) die Nutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

Die SNB der AKN 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 AKN spezifischen Anpassungen und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der AKN 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 und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schiennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schiennetzes der AKN erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrags, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der AKN abschließt. Daneben besteht die Möglichkeit zum Abschluss von Infrastrukturanschlussverträgen.

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Internet (www.akn.de unter [Infrastrukturnutzung](#)).

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

1.4 Ansprechpartner

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

Leitung:

Jan Löffler
Tel.: 04191/933-300

Trassenmanagement:

Tobias Fredrich Jan Vollack
Tel.: 04191/933-301 Tel.: 04191/933-308

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 5 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

2 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

2.1 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)

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

2.2 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)

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 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 (Definition Arbeitstage)

Arbeitstage umfassen den Zeitraum Montag - Freitag.

2.4 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)

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

2.5 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT (Regelungen zur Beseitigung von Störungen)

Regelungen, die zur Beseitigung von Störungen beitragen können, sind im Streckenbuch der AKN für EVU aufgeführt.

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 6 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

2.6 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT (Fahrzeugausrüstung/Kommunikationssysteme)

Ab dem Fahrplanwechsel 2027/2028 müssen alle führenden Fahrzeuge im Netz der AKN (ausgenommen ist die Strecken Hmb-Bergedorf - Geesthacht, der Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt sowie der Güterbahnhof Industriegebiet Hamburg Ost) über ein digitales MCx-Zugfunkgerät verfügen. Die Nutzung mobiler Geräte ist zulässig.

Für Fahrzeuge im Regelverkehr ist je Führerstand eine Halterung für mobile Endgeräte mit Lademöglichkeit verpflichtend, wenn die Fahrzeuge nicht über ein fest verbautes digitales MCx-Zugfunkgerät verfügen.

Die Bereitstellung der Endgeräte liegt in Verantwortung des EVU. Die AKN unterstützt hierbei durch die Bereitstellung von Informationen und Kontaktdaten geeigneter Bezugsquellen.

Bei Nutzung von mobilen Geräten müssen die Zugangsberechtigten eine einwandfreie Verständigungsqualität sicherstellen.

Sofern ein Gerät für gelegentliche bzw. nicht regelmäßig stattfindende Verkehre von der AKN zur Verfügung gestellt wird, erfolgt eine einmalige Einweisung entweder bei der Übergabe des Geräts oder anhand der beigelegten Bedienungsanleitung.

Die Überlassung des Geräts durch die AKN ist kostenfrei. Die Kosten für den An- und Rückversand trägt der Nutzer.

Das nutzende Unternehmen ist für den sorgsamen Umgang mit dem Gerät verantwortlich. Bei Verlust oder Schäden infolge unsachgemäßer Behandlung oder Gewaltanwendung haftet das Unternehmen.

3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

3.1 Definition des Netzes

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

3.1.1 Strecke Hmb-Eidelstedt – Neumünster

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisige Strecke mit zweigleisiger Streckenführung zwischen den Bahnhöfen Elbgaustraße, Bft Eidelstedt und Ellerau, Ulzburg Süd, Bft Tanneneck und Henstedt-Ulzburg, Bft Kaltenkirchen Süd
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Streckenbuch der AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 40 ‰

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 7 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- 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: digitaler Zugfunk (MCx)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Stark vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)
- Verkehrliche Einschränkung: Das führende Triebfahrzeug, eines mit Reisenden besetzten Zuges, muss mit einer Notbremsüberbrückung ausgerüstet sein.
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
In Eidelstedt, Neumünster Süd sowie Neumünster ist der Übergang zum Streckennetz der DB InfraGO AG möglich.

3.1.2 Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Zweigleisige Strecke
- In Ulzburg Süd 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
 - Streckenbuch der AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 11,836 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 400 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h
- Bremsweg 400 m
- Signaltechnische Ausrüstung: ESTW, Hauptsignale (Hp)
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90 - Version AKN -
- Kommunikationssystem der Strecke: digitaler Zugfunk (MCx)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schienennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 8 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- Streckenkapazität: Stark vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
Im Bahnhof Norderstedt ist das Industriestammgleis Harkshörn der Stadt Norderstedt an die Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd angeschlossen.

3.1.3 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisige 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
 - Streckenbuch der 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: digitaler Zugfunk (MCx)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 9 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

3.1.4 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
 - Ind.-Stammgleis Pinkertweg
 - Ind.-Stammgleis Andreas-Meyer-Straße
 - Ind.-Stammgleis Halskestraße
 - Ind.-Stammgleis Bredowstraße
 - Ind.-Stammgleis Grusonstraße
- Nicht elektrifiziert; im Bft Tiefstack in den Gleise 132 und 100 ist eine Oberleitungsanlage vorhanden. Diese wird von der Firma Railpool Lokservice GmbH & Co. KG (RLS) betrieben. Für die Nutzung der Oberleitung ist die Zustimmung der RLS erforderlich.
Telefonnummer: 01 60-95 37 50 53, E-Mail: RLS-Bahnbetrieb@Railpool.eu
- 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
 - Streckenbuch der AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h
- Zugsicherungseinrichtung: keine
- Kommunikationssystem der Strecke: Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber gemäß Abschnitt 3.1.5
- Streckenkenntnis: Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 10 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

3.1.5 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt 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 den Bahnhofsteil Hmb-Billbrook und den Bahnhof Hmb-Billstedt
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 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: keine
- Kommunikationssystem: Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - 1) In Tiefstack/Hmb-Rothenburgsort ist der Übergang zum Streckennetz der DB InfraGO AG möglich.
 - 2) In Hmb-Billstedt besteht Übergang zum Streckenabschnitt Hmb-Billstedt - Glinde des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Kieswerke Glinde Schweder GmbH & Co. KG.
- Streckenkenntnis: Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

3.1.6 Strecke Hmb-Bergedorf – Geesthacht

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Einleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse:
 - Bft Hmb-Bergedorf BÜ zwischen Grenze DB InfraGO-AKN und BÜ in km 0,790 "Weidenbaumsweg": CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
 - im Bf Hmb-Bergedorf Süd zwischen BÜ in km 0,790 "Weidenbaumsweg" und BÜ in km 1,491 "Neuer Weg": A (Radsatzlast 16 t, Meterlast 5,0 t/m),
Grund: Brückenschäden
 - Bf Hmb-Bergedorf Süd, ab BÜ in km 1,491 "Neuer Weg" - Geesthacht:
CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb, Richtlinie 436
- Zugangsrelevante Vorschriften:

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 11 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- Richtlinie 408
- Richtlinie 436
- Richtlinie 301
- Streckenbuch der 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: keine
- Kommunikationssystem der Strecke: Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - In Hmb-Bergedorf Gbf ist der Übergang zum Streckennetz der DB InfraGO 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.

3.1.7 Strecke Kiel - Schönberger Strand

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse:
Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf (einschließlich): D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)

Verkehrliche Einschränkung:

Anträgen auf außergewöhnliche Sendungen, bei denen Wagen bzw. Fahrzeuge in eine Schwerwagenklasse (CS oder DS) eingestuft sind, kann nicht zugestimmt werden.

Über den o. g. Streckenteil dürfen nur Wagen bzw. Fahrzeuge verkehren, die aufgrund ihres Gewichtes die Streckenklasse D4, bezogen auf 2- und 4-achsige Wagen höchsten 22,5 t Radsatzlast und auf 6-achsige Wagen höchstens 20,0 t Radsatzlast nach DB Zusatzraster unter Einhaltung von 8 t/m bezogen auf die LÜP der Wagen bzw. Fahrzeuge, nicht übersteigen.

Grund: Die Brückenpfeiler der Brücke über das Schwentinetal können die Belastung der Schwerwagenklasse CS oder DS nicht aufnehmen.

Kiel-Oppendorf (ausschließlich) - Schönberger Strand: C2 (Radsatzlast 20,0 t, Meterlast 6,4 t/m)

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 12 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Streckenbuch der AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 21,85 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 200 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h
- Bremsweg 700 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90
- Kommunikationssystem der Strecke: digitaler Zugfunk (MCx)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - In Kiel-Gaarden ist der Übergang zum Streckennetz der DB InfraGO AG und der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG möglich
 - In der Betriebsstelle Kiel-Oppendorf ist der Übergang zum Streckennetz der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG möglich.
- kleinster Bogenmesser: Radius 250 m

3.1.8 Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Einleisige Strecke
- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
 - Richtlinie 408
 - Richtlinie 301
 - Streckenbuch der AKN
 - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 7,8 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 357 m

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 13 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 60 km/h
- Bremsweg 700 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90
- Kommunikationssystem der Strecke: digitaler Zugfunk (MCx)
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Kapazität der Infrastruktur: Auf Grund des fehlenden Streckenblocks ist das Verkehren von Personenzügen im Regelverkehr ausgeschlossen.

Die max. Zuglänge beträgt 320 m.

- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
 - Übergang auf das Streckennetz der DB InfraGO AG besteht durch den örtlich gegebenen Anschluss im Bahnhof Rendsburg. Die Anschlussweiche 89 befindet sich im Richtungsgleis Flensburg - Hamburg
 - In der Betriebsstelle Rendsburg-Seemühlen besteht über eine Anschlussweiche Zugang zur Serviceeinrichtung - Eisenbahnfahrzeugdepot der Firma Stadler Rail Service Deutschland GmbH -

Die in Abschnitt 3.1 aufgeführten Zugangsrelevante Vorschriften sind als Download über Folgende Links abzurufen (betrifft nur die hier aufgeführten Vorschriften):

- Richtlinie 408 - Richtlinie 482.8001 - Richtlinie 482.8004
- Richtlinie 436 - Richtlinie 482.8002 - Link zu den genannten [Regelwerken](#)
- Richtlinie 301 - Richtlinie 482.8003

Im externen Link ist auf der Seite "[Regelwerke](#) - SNB/NBS" mit dem betreffenden Jahr (z. B. 2027) auszuwählen.

- [Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen \(BUVO-NE\)](#)

In Ergänzung zur Richtlinie 408 wird die jeweils gültige Ausgabe des Streckenbuchs der AKN für EVU's als zugangsrelevante Vorschrift sowie erforderliche Aktualisierungen den Zugangsberechtigten von der AKN per E-Mail zu geschickt.

3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schiennetzzugang

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

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 14 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

Induktive Zugsicherung (PZB 90)

Aufgrund der auf dem Schiennetz bei der AKN vorhandenen Durchrutschwege und Signalstandorte gilt bezüglich der induktiven Zugsicherung (PZB 90) folgendes (ausgenommen der Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Probsteierhagen der Strecke Kiel - Schönberger Strand sowie Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen):

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 Überwachungsprogramm "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 Schiennetz der AKN 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.

*) Die Anforderungen für dieses Überwachungsprogramm sind dem "Betrieblichen Lastenheft PZB 90 Version AKN Eisenbahn GmbH" zu entnehmen. Das Lastenheft können die EVU bei der AKN, Abteilung Betrieb - Infrastruktur - unter der E-Mail-Adresse betrieb@akn.de anfordern.

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
- Brückenrestriktionen

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 15 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

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 bestehen den Auflagen sein, wie zum Beispiel:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen
- Erfordernis einer Notbremsüberbrückung (siehe Abschnitt 3.1.1)

3.3.3 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung folgende Restriktionen erforderlich sein:

1) Restriktionen zum Brandschutz

Hinsichtlich des Brandrisikos wird unterschieden nach:

- Dampflokomotiven mit Rostfeuerung
- Dampflokomotiven mit Öl- oder Gasfeuerung
- Dampflokomotiven mit Kohlenstaubfeuerung

Die Dampflokomotive muss technisch so ausgestattet sein, dass das Risiko einer Brandentstehung durch unkontrollierten Verlust von Heizmedien, z. B. durchglühende Kohleteilchen, weitgehend minimiert werden kann. Fahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven werden nicht zugelassen, wenn für die vorgesehenen Streckenabschnitte der Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit 4 oder höher angegeben wird. Maßgeblich sind die Angaben des DWD auf deren Internetseite www.dwd.de.

Ein Verbot von Fahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven kann von der AKN adhoc ausgesprochen werden, wenn

- sich das Risiko einer Brandentstehung aufgrund sich ändernder Witterungsverhältnisse, z. B. durch aufkommende Trockenheit und Wind, erhöht oder
- es während der Durchführung von Fahrten zu Bränden der Vegetation entlang der Eisenbahnstrecken kommt.

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 16 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

Kommt es während des Verkehrs mit Dampflokomotiven, auch bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt, zu Schäden (z. B. durch Brand der Vegetation), so liegt die Haftung allein beim EVU.

Dampflokomotiven dürfen Gleise mit Tank- und Waschanlagen nicht befahren.

2) Technische Behandlung/Ausrüstung

Restriktionen können beispielsweise beim Aufnehmen von Wasser und Heizmedien, für das Entschlacken sowie im Falle spezieller Inspektionsintervalle erforderlich sein. Zusätzlich zu den

Geschwindigkeitsrestriktionen gemäß Abschnitt 3.3.4 der SNB-BT können Restriktionen aufgrund der Bauart der Dampflokomotive, wenn z. B. ein Tender vorhanden ist, erforderlich werden.

Nähere Informationen können bei den im Abschnitt 1.4 der SNB-BT genannten Ansprechpartnern eingeholt werden. Das Betriebsrisiko liegt allein beim EVU.

3.3.4 Geschwindigkeitsrestriktionen

Siehe Abschnitt 3.2.1 „Induktive Zugsicherung (PZB 90)“.

3.3.5 Brückenrestriktion

Siehe Abschnitt 3.1.7

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 Daten aus dem Zugsicherungssystem (PZB 90) zur Verfügung, damit die AKN die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 17 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

4 Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 2 Nr. 1 ERegG 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
- 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 (Deckungsbeitrag).

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)

Ausdrucke können veraltet sein.	Ansprechpartner: Jan Löffler, Tobias Fredrich
---------------------------------	---

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 18 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

- **Aktivierte Eigenleistungen**

Die geplanten Betriebsleistungen werden den entsprechenden Marktsegmenten zugeordnet und mit den Faktoren je Marktsegmente bewertet. Aus den bewerteten Leistungen und dem Deckungsbeitrag ergibt sich der Grundpreis.

Aus dem Grundpreis bewertet mit dem jeweiligen Faktor je Marktsegment ergeben sich dann die Trassenentgelte je km je Marktsegment.

$$\frac{\text{Deckungsbeitrag}}{\text{geplante Betriebsleistung}} \Rightarrow \text{Grundpreis} \times \text{Faktor für Marktsegment}$$

4.3 Zuordnung der Faktoren für die Marktsegmente

Für die Ermittlung der Trassenentgelte je km je Marktsegment, sind je Segment folgende Bewertungsfaktoren zu Grunde gelegt:

Faktor 1,00 (Grundpreis)

Marktsegment

Regionalverkehr (Schienenpersonennahverkehr)
Standard (Schienengüterverkehr)

Faktor 0,30

Marktsegment

Leerfahrt (Schienenpersonennahverkehr)
Lokfahrten (Schienengüterverkehr)

Faktor 0,40

Marktsegment

Nostalgieverkehr (Schienenpersonennahverkehr)

Faktor 2,50

Marktsegment

Vorortverkehr (Schienenpersonennahverkehr)

Faktor 6,50

Marktsegment

Bedienfahrt (Schienenpersonennahverkehr)
Industriestammgleisbedienung (Schienengüterverkehr)

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 19 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

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 Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs 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 Sicherheitsleistung

Zugangsberechtigte haben der AKN Sicherheitsleistung gemäß Abschnitt 2.5 der SNB-AT zu stellen, bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens 2 Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kreditrating-Einrichtung.

4.8 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn GmbH

- 1) Ausgehend von den Verkehrsarten Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr werden anhand eindeutiger Segmentierungskriterien entsprechende Marktsegmente hergeleitet. Für die Entgeltbildung wird eine Fahrt entsprechend zugeordnet.
- 2) Einheitliche Bepreisung aller Strecken gemäß ERegG.
- 3) Schienenpersonenverkehr wird unterteilt in Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr. Die Verkehrsart Schienenpersonenfernverkehr trifft auf das Streckennetz der AKN nicht zu und ist daher nicht Bestandteil der Liste der Entgelte.

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 20 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

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 Bearbeitung einer Trassenstudie erfolgt ohne Trassenreservierung. Die im Rahmen einer

Trassenstudie konstruierte Trasse ist solange unverbindlich, bis der Veranlasser der Studie diese in eine verbindliche Trassenanmeldung umgewandelt hat.

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).

5.3.2 Streckenabschnitt Kaltenkirchen – Neumünster

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

5.3.3 Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd

Auf der Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd wird überwiegend ein stark vertakteter Personennahverkehr durchgeführt (10- bzw. 20-Minuten-Takt).

	Schiennetz-Nutzungsbedingungen	AKN
Version 1.0	- Besonderer Teil (SNB-BT) -	Seite 21 von 21
Stand: 07.09.2026		Gültig ab: 12.12.2027

5.3.4 Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg

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

5.3.5 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack - Glinde und der Strecke Hmb-Bergedorf – Geesthacht

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

5.3.6 Strecke Kiel – Schönberger Strand

Auf der Strecke Kiel – Schönberger Strand wird ein vertakteter Personennahverkehr (Stunden-Takt) durchgeführt

6 Anlage

Formulare für Trassenanmeldungen:

- Regel-Reisezüge
- Regel-Güterzüge
- Gelegenheitsverkehre