Schienennetz-Nutzungsbedingungen

der AKN Eisenbahn GmbH

- Besonderer Teil (SNB-BT) -

gültig ab 10. Dezember 2023

		Seite
1.	**Allgemeine Informationen**	
1.1	Einleitung	5
1.2	Zugang zur Nutzung des Schienennetzes	5
1.3	Veröffentlichung und Impressum	5
1.4	Ansprechpartner	5
2.	**Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**	
2.1	Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)	6
2.2	Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)	6
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)	7
3.	**Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**	
3.1	Definition des Netzes	7
3.1.1	Strecke Hmb-Eidelstedt - Neumünster	7
3.1.2	Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd	8
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	11
3.1.7	Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf der Strecke Kiel - Schönberger Strand	11
3.1.8	Streckenteil Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) der Strecke Kiel - Schönberger Strand	12
3.1.9	Zuführungsgleis Rendsburg-Seemühlen zur Serviceeinrichtung - Eisenbahnfahrzeugdepot der Firma Stadler Rail Service Deutschland GmbH -	13
3.2	Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang	15
	Induktive Zugsicherung (PZB 90)	15

		Seite
3.3	Verkehrliche Einschränkungen	15
3.3.1	Gefahrgut	16
3.3.2	Tunnelrestriktionen (Tunnel Henstedt-Ulzburg)	16
3.3.3	Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	16
3.3.4	Geschwindigkeitsrestriktionen	17
3.3.5	Brückenrestriktion	17
3.4	Notfallmanagement	17
4.	**Entgeltgrundsätze**	
4.1	Umfang der Pflichtleistung	18
4.2	Berechnung der Entgelthöhen	18
4.3	Zuordnung der Faktoren für die Marktsegmente	19
4.4	Trassenstornierung	20
4.5	Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode	20
4.6	Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	20
4.7	Sicherheitsleistung	20
4.8	Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn GmbH	20
5.	**Kapazitätszuweisung nebst Streckenkapazitätsmerkmale**	
5.1	Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	21
5.1.1	Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	21
5.1.2	Trassenstudie	21
5.2	Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr	21
5.3	Streckenkapazitätsmerkmale	21
5.3.1	Streckenabschnitt Hmb-Eidelstedt - Kaltenkirchen	21
5.3.2	Streckenabschnitt Kaltenkirchen - Neumünster	21
5.3.3	Strecke Norderstedt Mitte - Ulzburg Süd	22
5.3.4	Strecke Elmshorn - Henstedt-Ulzburg	22

Seite

5.3.5 Streckenabschnitt Tiefstack - Hmb-Billstedt der Strecke Tiefstack - Glinde und der Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht 22

5.3.6 Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf der Strecke Kiel - Schönberger Strand 22

5.3.7 Streckenteil Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) der Strecke Kiel - Schönberger Strand 22

6. Anlage

Formulare für Trassenanmeldungen

Liste der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege der AKN Eisenbahn GmbH

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-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 Schienennetzes

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes 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).

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:
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.

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 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, 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 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 Angaben für das Streckenbuch der AKN aufgeführt.

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 Eidelstedt Zentrum und Quickborn, Ulzburg Süd, Bft Tanneneck und Henstedt-Ulzburg, Bft 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
  - Angaben für das Streckenbuch der 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: P-GSM D-Netz
- 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 Netz 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
  - Angaben für das 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: P-GSM D-Netz
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- 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
  - Angaben für das 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: P-GSM D-Netz
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Streckenkapazität: Vertakteter Personennahverkehr (siehe auch Abschnitt 5.3)

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
- 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
  - Angaben für das 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.

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 Netz 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
- Eingleisige 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
  - Angaben für das 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 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.

3.1.7 Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf der Strecke Kiel - Schönberger Strand

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisige Strecke

- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: 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.
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
  - Richtlinie 408
  - Richtlinie 301
  - Angaben für das Streckenbuch AKN
  - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 16,67 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 200 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 80 km/h
- Bremsweg 400 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90
- Kommunikationssystem der Strecke: Mobilfunktelefon
- 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 Netz 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.

3.1.8 Streckenteil Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) der Strecke Kiel - Schönberger Strand

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisige Strecke

- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: C2 (Radsatzlast 20,0 t, Meterlast 6,4 t/m)
- Betriebsverfahren: Zugleitbetrieb
- Zugangsrelevante Vorschriften:
  - Richtlinie 408
  - Richtlinie 436
  - Richtlinie 301
  - Angaben für das Streckenbuch AKN
  - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 21,85 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 250 m
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 30 km/h
- Bremsweg 400 m
- Zugsicherungseinrichtung: keine
- Kommunikationssystem der Strecke: Mobilfunktelefon
- Streckenöffnungszeit: Durchgehend geöffnet
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
  - In der Betriebsstelle Kiel-Oppendorf ist der Übergang zum Streckennetz der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG möglich.
  - In Schönberg (Holst) ist der Übergang zum Streckennetz der VVM - Museumsbahn - Betriebsgesellschaft mbH möglich.
- Streckenkenntnis:
  Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt.

<u>Besonderheit</u>

Es sind nur eingeschränkt Personenverkehrsanlagen vorhanden, so dass ein Verkehren von Personenzügen nur im Rahmen von touristisch - musealen Fahrten (Sonderfahrten) nach Einzelfallbetrachtung zugelassen ist.

Daher ist das Verkehren von Personenzügen im Regelverkehr ausgeschlossen.

3.1.9 Zuführungsgleis Rendsburg-Seemühlen zur Serviceeinrichtung - Eisenbahnfahrzeugdepot der Firma Stadler Rail Service Deutschland GmbH -

- Nebenbahn im Sinne der EBO
- Spurweite 1435 mm
- Eingleisiges Zuführungsgleis mit Anschluss an den Bahnhof Rendsburg (Weiche 89) der DB Netz AG

- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8,0 t/m)
- Betriebsverfahren: Rangierfahrten, Richtlinie 408
- Zugangsrelevante Vorschriften:
  - Richtlinie 408
  - Richtlinie 301
  - Angaben für das Streckenbuch der AKN
  - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
- Stärkste Streckenneigung: 5,98 ‰
- kleinster Bogenmesser: Radius 357 m
- Bremsweg 700 m
- Zugsicherungseinrichtung: PZB 90
- Kommunikation: a) GSM-R = DB Netz AG, Fdl Rendsburg
  b) Mobilfunktelefon = AKN, Fdl Kaltenkirchen
- Öffnungszeit der Infrastruktur: Durchgehend geöffnet
- Kapazität der Infrastruktur: Im Regelbetrieb darf nur 1 Rangierfahrt auf dem Zuführungsgleis verkehren.
- Maximal zulässige Geschwindigkeit: 40 km/h (analog der Ansage des freien Fahrwegs)
- Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:
  Übergang auf das Streckennetz der DB Netz AG besteht durch den örtlich gegebenen Anschluss im Bahnhof Rendsburg. Die Anschlussweiche 89 befindet sich im Richtungsgleis Flensburg - Hamburg

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

- Richtlinie 408 - Richtlinie 436 - Richtlinie 301 - Richtlinie 482.8001,482.8002, 482.8003, 482.8004	https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/regelwerke/betrieblich-technisch_regelwerke

Im externen Link ist auf der Seite "Regelwerk - SNB/NBS" mit dem betreffenden Jahr (z. B. 2020) auszuwählen.

- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	http://vdv-regelwerke.de/regelwerke/

In Ergänzung zur Richtlinie 408 wird die jeweils gültige Ausgabe der Angaben für das Streckenbuch als zugangsrelevante Vorschrift sowie erforderliche Aktualisierungen den EVU`s von der AKN per E-Mail zu geschickt.

3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang

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

Induktive Zugsicherung (PZB 90)

Aufgrund der auf dem Schienennetz bei der AKN vorhandenen Durchrutschwege und Signalstandorte gilt bezüglich der induktiven Zugsicherung (PZB 90) folgendes (ausgenommen der Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf der Strecke Kiel - Schönberger Strand sowie Zuführungsgleis 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 Schienennetz 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`s 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

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
- 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. durch glühende 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.

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 beispielweise 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 Brückenrestriktionen

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.

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)
- 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.

$$\frac{\text{Deckungsbeitrag}}{\text{geplante Betriebsleistung}}$$

⇒ Grundpreis x Faktor für Marktsegment

4.3 Zuordnung der Faktoren für die Marktsegmente

Für die Ermittlung der Trassenentgelte je km je Marktsegment, sind je Segment folgende Bewertungs-Faktoren 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
Industriestammgleisbedienung (Schienengüterverkehr)

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 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 Kreditscoring-Einrichtung.

4.8 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der AKN Eisenbahn GmbH

1) Ausgehende 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.

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).

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 Strecke Hmb-Bergedorf - Geesthacht

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

5.3.6 Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf der Strecke Kiel - Schönberger Strand

Auf dem Streckenteil (Abzw Ss) Kiel-Gaarden - Kiel-Oppendorf wird ein vertakteter Personennahverkehr (Stunden-Takt) durchgeführt.

5.3.7 Streckenteil Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) der Strecke Kiel - Schönberger Strand

Der Streckenteil Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) wird für einen zukünftigen vertakteten Personennahverkehr ertüchtigt. In der Folge kommt es durch Baumaßnahmen regelmäßig zu Kapazitätseinschränkungen. Die Kapazitätseinschränkungen werden den Zugangsberechtigten durch die AKN in Textform per E-Mail bekannt gegeben sowie auf der Homepage der AKN unter www.akn.de im Link Geschäftskunden/Infrastruktur/Infrastrukturnutzung (https://akn.de/infrastrukturnutzung.html) im Download "Jahresbaubetriebsplan" gemäß SNB-AT, Abschnitt 5.7.2 veröffentlicht.

Aufgrund dessen und der Restriktionen gemäß Abschnitt 3.1.8 ist das Verkehren von Zügen im Regelverkehr ausgeschlossen.

Die Gesamtmaßnahmen zur Ertüchtigung des Streckenteils Kiel-Oppendorf - Schönberg (Holst) enden am 13.12.2025.

<u>Anlage</u>

Formulare für Trassenanmeldungen

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

Trassenanmeldung für Regelzug Personenverkehr (Einzelzug)

An:

AKN Eisenbahn GmbH

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: _____

_____

_____

E-Mail-Adresse für Rechnungsversand: _____

AKN

☐ **Trassenanmeldung** ☐ **Trassenstudie**

Zugg.	Zugnr.	Relation	Fahrplan

Besteller: **Konstruktionsspielraum:** **Datum:**

Bestellung bezieht sich auf ☐ **gesamte Periode** ☐ **auf Zeitabschnitt**

☐ **PZB 90** ☐ **GSM-R** ☐ **NBÜ** ☐ **AKN-Zugfunk**

VTS ☐

Zuggrunddaten:	ab Betriebsstelle	Tfz	V_{max}	Last	Länge	Wagen	Br.ste.	Vorh. BrH

VTR

Anmerkungen Konstruktion	

Anmeldung						Konstruktionsergebnis AKN EIU		
Betriebsstelle	Gleis	Vorgaben	Ankunft	Halt	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Bemerkungen

Bemerkungen:

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 (bei DB Netz bzw. Anschlussbahnen usw.).

Trassenanmeldung für Regelzug Personenverkehr (Taktzüge)

An:

AKN Eisenbahn GmbH

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: _____

_____

_____

E-Mail-Adresse für Rechnungsversand: _____

AKN

☐ Trassenanmeldung ☐ Fahrzeitanfrage ☐ Trassenstudie ☐ Fahrplananpassung

Zugg.	Relation	Fahrplan

Besteller: **Konstruktionsspielraum:** **Datum:**

Bestellung bezieht sich auf ☐ gesamte Periode ☐ auf Zeitabschnitt

Takt: ☐ Min. ☐ Std. ☐ PZB 90 ☐ GSM-R ☐ NBÜ ☐ AKN-Zugfunk

Zuggrunddaten:	ab Betriebsstelle	Tfz	V_{max}	Last	Länge	Wagen	Br.ste.	Vorh. BrH

Anmerkungen Konstruktion	

Anmeldung						Konstruktionsergebnis AKN EIU		
Betriebsstelle	Gleis	Vorgaben	Ankunft	Halt	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Bemerkungen

Bemerkungen:

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 (bei DB Netz bzw. Anschlussbahnen usw.).

AKN

☐ Trassenanmeldung ☐ Fahrzeitanfrage ☐ Trassenstudie ☐ Fahrplananpassung

Taktzüge zur Relation	Fahrplan

Besteller:

Zugnr.	von (Bst)	Abfahrt	VTS	VTR

vom Grundtakt abweichende Zugcharakteristik								Konstruktion
Tfz	Zugg.	V_{max}	Gewicht	Länge	Wagen	Bremse	vorh. BrH	EIU AKN

Bemerkungen:

Trassenanmeldung für Regel-Güterzüge

An: AKN Eisenbahn GmbH

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:

E-Mail-Adresse für
Rechnungsversand:

☐ 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

Vorhandende Brh

PZB 90 - Version AKN - ☐ PZB 90 ☐

AKN-Zugfunk	☐ ja	☐ nein
Kombinierter Ladungsverkehr	☐ ja	☐ nein
Gefahrgut	☐ ja	☐ nein
Lademaßüberschreitung	☐ ja	☐ nein
Im Zugverband werden abweichend "Laute Güterwagen" eingestellt (SchlärmschG beachten)	☐ ja	☐ nein

Falls ja, die Beförderung lauter Güterwagen erfolgt auf folgender Grundlage (Kopie der behördlichen Befreiung oder Nachweise beifügen):

Besonderheiten

E. Trassenzeiten

Kundenanmeldung							Konstruktionsergebnisse			
							1		2	
Ort	Gleis	Ank.	Halt	Art	Abf.	Vorgaben/Änderungen der Zugcharakteristik	Ank.	Abf.	Ank.	Abf.

F. Weitere Kundenwünsche

G. Hinweise aus der Konstruktion

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 GmbH

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:

E-Mail-Adresse für
Rechnungsversand:

☐ Trassenanmeldung

☐ Trassenstudie

A. Angaben über den Zuglauf					☐ Reisezug ☐ Güterzug
a) am/von-bis		Zuggattung: von		Zugnummer: nach	☐ Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt		gewünschte Ankunft		☐ Abfahrt ☐ Ankunft hat Vorrang	☐ 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	☐ Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt		gewünschte Ankunft		☐ Abfahrt ☐ Ankunft hat Vorrang	☐ 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	☐ Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt		gewünschte Ankunft		☐ Abfahrt ☐ Ankunft hat Vorrang	☐ 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	☐ Leerfahrt ☐ Tfz-Fahrt
gewünschte Abfahrt		gewünschte Ankunft		☐ Abfahrt ☐ Ankunft hat Vorrang	☐ 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:**

☐ Elektrisch ☐ Diesel ☐ Dampflok (Kohle) ☐ Dampflok (Öl)

Höchstgeschwindigkeit: km/h bei Dampflok: vorwärts km/h rückwärts km/h

Fahrzeugausrüstung:

Führendes Fahrzeug besitzt Zugbeeinflussung
der Bauart PZB 90 "Version AKN" ☐
der Bauart PZB 90 ☐

Führendes Fahrzeug besitzt AKN-Zugfunk ☐ ja ☐ nein

Führendes Fahrzeug besitzt Sifa ☐ ja ☐ nein

falls nein
☐ Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw.
☐ bei Dampfloks: zweimännige Besetzung ist sichergestellt

Im Zugverband werden abweichend "Laute Güterwagen" eingestellt (SchlärmschG beachten). ☐ ja ☐ nein

falls ja, die Beförderung lauter Güterwagen erfolgt auf folgender Grundlage (Kopie der behördlichen Befreiung oder Nachweise beifügen):

Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte: ☐ ja ☐ nein

☐ Doppelstockwagen DA, DB, DAB ☐ LNT-Fahrzeug ☐ KV

☐ Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen

Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigefügt.

<u>Bei Reisezügen</u>
NBÜ vorhanden : ☐ ja ☐ nein

<u>Bei Güterzügen</u>
Ladegut:
Klasse: Stoff-Nr.: Gefahrgutklasse:
Verpackungsgruppe: Streckenklasse:
KV-Profil-Nr.: P C / P C

bei Wendezug: Tfz schiebt von bis
Schiebelok (Baureihe) von bis ☐ 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