



Preise für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Albtal-Verkehrs- Gesellschaft mbH

Güterverkehr

Stand 05.10.2007

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe

Vorwort

Mit der Bahnreform im Jahr 1994 hat sich die Bahnlandschaft in Deutschland grundlegend geändert: Erstmals in Europa müssen alle öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß §14 AEG den Zugang zu ihrem Netz diskriminierungsfrei für Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglichen. Dem entsprechend hat auch die AVG ihr Netz geöffnet. Ab dem 01.02.2001 gilt nun im Netz der AVG ein neues, günstiges Trassenpreissystem.

Diese Broschüre stellt Ihnen die Allgemeinen Benutzungsbedingungen und das neue Trassenpreissystem der AVG für den Güterverkehr vor. Sie kann und soll jedoch nicht das persönliche Beratungsgespräch ersetzen. Sprechen Sie uns darauf an, wir zeigen Ihnen gerne alle Möglichkeiten auf und machen Ihnen ein maßgeschneidertes Angebot.

Ein neues Trassenpreissystem

Was ist neu am neuen System?

Speziell auf die Bedürfnisse im Güterverkehr abgestimmt, bietet die AVG einen sehr günstigen einstufigen Tarif an.

Die Preisbildung sorgt für klare Verhältnisse

Wer mehr will - bezahlt auch mehr.

Die Preisgestaltung wird prinzipiell von den unterschiedlichen Wünschen der Nutzer beeinflusst. Also je nachdem, welche Anforderungen Sie an unsere Infrastruktur und deren qualitative Beschaffenheit stellen.

Wir haben unser Streckennetz für den Güterverkehr in drei Kategorien (K1 bis K3) gegliedert. Die teuerste - und anspruchsvollste - Kategorie ist K1, die preisgünstigste K3. Die Eingruppierung der Strecken in die Kategorien richtet sich nach den Unterhaltskosten der Infrastruktur und der anliegenden Einrichtungen.

Bedarfsgerechte Lösungen.

Zur Verdeutlichung noch eine Anmerkung für die differenzierte Preisgestaltung für unterschiedliche Verkehrsarten:

Für den Güterverkehr gibt es nur einen sehr günstigen variablen Preis, der von der Streckenkategorie, vom von der vom Zugangsberechtigten bzw. EVU eingeräumten Fahrplan-Flexibilität und von der Belastung des Oberbaus abhängig ist.

Flexibilität beim Fahrplan spart Geld.

Nicht zuletzt ist die Fahrplanflexibilität eine wichtige Neuerung in unserem weiterentwickelten Trassenpreissystem. Darunter verstehen wir die vom Kunden eingeräumten Freiräume in bezug auf die Fahrplankonstruktion. Ein wesentlicher Aspekt, denn größere Gestaltungsspielräume für unsere Konstrukteure führen zur wirtschaftlichen Netzauslastung. Je größer die von uns von Ihnen bewilligte Flexibilität beim Fahrplan - desto preiswerter wird die Trasse für Sie.

Mit dem neuen Trassenpreissystem zum Erfolg

Alle Vorteile auf einen Blick:

- Günstiges Preisniveau
- Ausrüstungsstandards beeinflussen die Preisbildung
- Berücksichtigung der Kapazitätsauslastung
- Kunde kann Trassenpreise beeinflussen
- Geringe variable Preise schaffen Anreiz für mehr Verkehr auf die Schiene
- Diskriminierungsfreier Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Gleiche Rechte für alle Zugangsberechtigten

Fahrplanflexibilität

Ein Merkmal des Trassenpreissystems ist die Berücksichtigung des vom Kunden eingeräumten Freiraums für die Fahrplankonstruktion. Höhere Freiheitsgrade steigern die Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Netzauslastung. Daher gibt es mehrere Klassen der Fahrplanflexibilität für die Trassenkonstruktion. Ist ein ZB/EVU bereit, maximal 20 Minuten von seiner ursprünglichen Bestellung abzuweichen, so wird der Normalpreis verrechnet. Ist der ZB/das EVU bereit, bis zu drei Stunden von seiner ursprünglichen Bestellung abzuweichen wird ein Abschlag von 0,51 Euro pro Zugkilometer gewährt. Gestattet der ZB / das EVU mehr als drei Stunden von seiner ursprünglichen Bestellung abzuweichen, wird der Preis pro Zugkilometer gegenüber dem Ausgangspreis um 1,53 Euro vermindert.

Preisformel Güterverkehr:

$$P = (NP-FA) * M_{(1+2+...n)}$$

Variablen:

P := Trassenpreis/Zug-km

NP := Normalpreis

FA := Flexibilitätsabschlag

$M_{(1+2+...n)}$:= Lokmultiplikator

(Beispielrechnungen sind auf Seite 13 dieses Katalogs zu finden)

Gebühren für die Benutzung von Anlagen

Für Güterzüge gibt es Zeitpauschalen für die Bahnhofs- und Anlagenbenutzung. Diese werden unabhängig davon berechnet, ob ein Zug nur abgestellt ist oder ob rangiert wird. Die Höhe der Entgelte richtet sich nach der Gleislänge, der Anschlussqualität der Gleise und der Streckenausstattung. Die Nutzung der Bahnhöfe und Gleisanlagen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Güterzügen beinhaltet das Halten von Zügen sowie das Abstellen, und falls möglich das Rangieren. Die Nutzung von Grundstücken neben der Strecke/den Gleisen zum Be- und Entladen, Lagern von Fracht usw. ist nicht im Preis enthalten. Hierfür sind gesonderte Vereinbarungen zu schließen. Sind die Grundstücke nicht im Besitz der AVG, so muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem jeweiligen Besitzer selbst einen Vertrag über die Nutzung schließen. Die AVG ist in diesem Fall zu keinerlei Leistungen verpflichtet.

Die Benutzungsdauer der Bahnhöfe und Anlagen ist bei Trassenbestellung anzugeben.

Im Einzelnen sind mit dem Stationspreis für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) folgende Leistungen abgedeckt:

1. Das Halten von Zügen an den vorhandenen Bahnsteigen zum Umschlag von Gütern. Die Haltezeit bestimmt sich nach dem zwischen dem EVU und der AVG vereinbarten Fahrplan einschließlich Fahrplanabweichungen aufgrund betrieblicher Störungen. In den Gebühren enthalten sind auch im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs bzw. Endbahnhof sowie die vereinbarten planmäßigen Aufenthalte während der Zugfahrt.
2. Nutzung der vorhandenen Bahnsteige, der Bahnsteigausstattung und - soweit vorhanden - der Empfangsgebäude durch das Personal des EVU.
3. Rangieren und Abstellen auf den [zeitweilig] gemieteten Gleisen.

Mit dem Stationspreis sind unter anderem nicht erfaßt (soweit nicht ausdrücklich zwischen AVG und EVU anders vereinbart:

1. Räume für das Personal des EVU (z.B. Zugabfertigung, Aufenthaltsräume, Übernachtungsräume).
2. Verkaufsräume des EVU.
3. Räume für die ausschließliche Nutzung von Kunden des EVU.
4. Besondere Ausstattung der Bahnsteige oder der Empfangsgebäude nach den Anforderungen des EVU zur ausschließlichen Nutzung durch das EVU.
5. Bereitstellung von Vitrinen oder Aushangflächen für Werbung des EVU.
6. Die Müllentsorgung der Züge des EVU.

Die AVG behält sich das Recht vor, mit einem EVU über diese und weitere Sonderleistung Verträge abzuschließen.

Sonstige Bedingungen

Leistungsumfang

Mit dem Trassenpreis sind folgende Leistungen abgegolten:

- die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise.
- die Nutzung der Gleise für je eine Fahrt, die der Bereitstellung bzw. dem Abziehen eines Zuges zwischen einer örtlichen Anlage und Streckengleisen innerhalb desselben Bahnhofsteils dient, sofern die hierfür erforderlichen Rangierbewegungen den üblichen Umfang nicht überschreiten und der darauffolgenden bzw. vorangegangenen Streckennutzung unmittelbar dienen.
- die Leistung der Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und die Fahrplanerstellung im üblichen Umfang.

Über diese Leistungen hinaus gehende Serviceleistungen werden wie im Abschnitt **Besondere Zu- und Abschläge** dargestellt berechnet.

Besondere Zu- und Abschläge

Für bestimmte Merkmale von Zugtrassen werden Zu- und Abschläge berechnet. Neben den in § 6 EIBV genannten Zu- und Abschlägen, die bereits in die Preise einberechnet wurden, sind dies:

Zu- oder Abschläge für:

- Züge , die einer besonderen Planung bedürfen, z. B. Züge mit historischen Fahrzeugen, Lademaßüberschreitungen, $V_{max} < 80$ km/h etc.
- Züge die besonders umweltfreundlich bzw. umweltschädlich sind können nach Absprache gewährt werden. Ein Rechtsanspruch besteht nicht.
- Zugtrassen, deren Konstruktion und/oder Durchführung besonderen Aufwand erfordern.
- Zugtrassen für Züge mit Fahrzeugen, die besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen.
- für zeitlich begrenzte Sonderangebote.
- Wird eine längere Besetzung der Betriebsstellen notwendig, so werden hierfür je angefangene ¼ Stunde EUR 15,- je Mitarbeiter in Rechnung gestellt.
- Bei Überschreitung der maximalen Last (siehe Zuordnungskriterien Streckenblatt) erhöht sich der Trassenpreis je angefangene 100 Tonnen um 5 %.
- Bahnstrom für elektrische Traktion wird gesondert berechnet.
- Auf Strecken, welche mit 15 kV / 16,7 Hz elektrifiziert sind, wird der Bahnstrom in der Regel durch die DB Energie GmbH bereitgestellt und berechnet. Hierzu ist mit der DB Energie GmbH oder einem anderen Anbieter eine gesonderte Vereinbarung zu schließen.
- Alle sonstigen im Katalog nicht explizit erwähnten entgeltpflichtigen Leistungen.
- Werden Bahnhöfe bzw. Gleisanlagen nicht zum vereinbarten Zeitpunkt geräumt, so hat die AVG das Recht, für den Zeitpunkt vom ursprünglich vereinbarten Nutzungsende bis zum tatsächlichen Verlassen der Gleisanlagen einen Zuschlag zu berechnen. Sollte durch die verspätete Räumung die Benutzung der Anlagen durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht möglich sein, so hat die AVG das Recht, die Strecke/den Strecken- bzw. Gleisabschnitt kostenpflichtig zu räumen bzw. räumen zu lassen. Außerdem behält sich die AVG das Recht vor, die dem anderen EVU durch die Verspätung entstandenen Kosten bzw. entgangene Gewinne in dessen Namen zu berechnen und an dieses weiterzuleiten.

Alle Preise sind Nettopreise. Sie werden zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt.

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Grundpreis für Güterzüge (variabel)

Stand 01.05.03

Strecken- kategorie	Normalpreis:		
	Geringe Flexibilität (≤ 20 Min)	Mittlere Flexibilität (≤ 3 Std.)	Große Flexibilität (> 3 Std.)
	Euro/Zugkm	Euro/Zugkm	Euro/Zugkm
K1	3,32	2,81	1,79
K2	2,81	2,30	1,28
K3	2,30	1,79	0,77

Bei Fahrten die außerplanmäßige Besetzungen der Betriebsstellen erfordern, wird pro Mitarbeiter und angefangener ¼ Stunde EUR 15,- berechnet.

Um die Verwaltungskosten wenigstens teilweise zu decken, behält sich die AVG das Recht vor, einen Mindestbetrag von EUR 85,- zzgl. MwSt. pro Rechnung zu erheben. Wird dieser Betrag überschritten, fallen keine zusätzlichen Verwaltungsgebühren an.

Zuschlag für Züge mit Sondermaßen:

Stand 01.05.01

Euro/Zugkm

1,28

Trassenstudien

Für Trassenstudien werden gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Trassenmanager EUR 59,00 zzgl. MwSt. mindestens EUR 85,- zzgl. MwSt sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.

Antragsgebühr

Für Trassenanträge werden gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Trassenmanager EUR 59,00 zzgl. MwSt., mindestens EUR 85,- zzgl. MwSt, sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet. Die Kosten der AVG können mit Trassenpreisen verrechnet werden, wenn die Fahrt durchgeführt wird.

Kostenersatz bei Trassenbestellungen

Sofern Trassenbestellungen Zugtassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, kann die AVG die Kosten für die Beantragung von Zugtassen bei anderen EIU dem Antragsteller in Rechnung stellen. Die Kosten der AVG umfassen gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde eines Streckenmanagers EUR 59,00 zzgl. MwSt. sowie die Fremdkosten.

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Multiplikatoren der Lokomotiven

Um die Belastung des Oberbaus zu berücksichtigen, werden die variablen Grundpreise im Güterverkehr mit lokomotivabhängigen Faktoren multipliziert. Auf welchen Strecken es möglich ist, Elektrolokomotiven einzusetzen, kann man im Internet unter www.avg.info erfahren.

Bez. DB AG aktuell	Bez. Deutsche Bundesbahn - alt	Bez. Deutsche Bundesbahn - neu	Bez. DR alt	Bez. DR neu	Multiplikator
	V 36	236-101 bis -261			0,5
	V 36	236 401 bis x			1
211	V 100	211			0,5
212	V 100	212			0,5
213	V 100	213			0,5
214	V 100	212			0,5
290	V 90	290			1
291		291			1
201			V 100	110	1,5
202			V 100	112	1,5
204			V 100	114	1,5
293			V 100	111	2
298			V 100	108	2
710			V 100	110.9	1,5
215	V 160	215			1
216	V 160	216			1
217	V 162	217			1
218	V 164	218			1
219				119	1,5
360, 364, 365	V 60				2
—	V200	220			1,5
220	(sechssachsig)		V 200	120	2
228.1	(vierachsig)		V 180 ¹	118.1	1,5
228.2 bis 228.3	(sechssachsig)		V 180 ²	118.2 bis 118.4	1,5
228.5	(vierachsig)		V 180 ⁰	118.5	1,5
228.6 bis 228.8	(sechssachsig)		V 180 ²	118.6 bis 118.8	1,5
229				119	1,5
230			V 300	130	2
754				130	2
231				131	2
232				132	2
234				132	2
240		240			2
242				142	2
250	(Blue Tiger)				2

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Bez. DB AG aktuell	Bez. Deutsche Bundesbahn - alt	Bez. Deutsche Bundesbahn - neu	Bez. DR alt	Bez. DR neu	Multiplikator
120		120			1
139	E 40.10	139			1,5
140	E 40	140			1,5
141	E 41	141			1
143				243	1,5
145					1,5
146					1
151		151			1,5
152					1,5
155				250	1,5
182 ("Taurus")					1,5
185					1,5
189					1,5
194	E 94	194			2

Hersteller/ Bezeichnung	Alternative Bezeichnung bzw. Modifikation der Baureihe	Alternative Bezeichnung bzw. Modifikation der Baureihe	Alternative Bezeichnung bzw. Modifikation der Baureihe	Alternative Bezeichnung bzw. Modifikation der Baureihe	
V 170	(„Nohab“)				1,5
VOSSLOH MAK G1203	G 800 BB	G 1000 BB			1
VOSSLOH MAK G1206	G 1700 BB				1
VOSSLOH MAK G 2000	G 2000 BB				1
Vossloh DE 500					1
Vossloh DE 1002					1
Vossloh DE 6400					1

Bei einer Mehrfachtraktion und einem Gesamtzuggewicht von mehr als 400 Tonnen wird für jede Lok der Multiplikator verwendet und dieser zum Gesamtmultiplikator addiert. Weitere Lok-Typen auf Anfrage.

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Beispielrechnung für eine Zugtrasse:

Bestellt wird eine Zugtrasse für einen Güterzug mit einem Zuggewicht von 500 Tonnen, gezogen von einer Diesellok BR 218. Die eingeräumte Flexibilität beträgt weniger als 20 Minuten.

Dieses ergibt folgende Ausgangsdaten:

Grundpreis Güterverkehr Streckenkategorie K1, geringe Flexibilität: Eur 3,32

Multiplikator für die Baureihe 218: 1

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km: $1 \cdot 3,32 \text{ Eur} = 3,32 \text{ Eur}$

2. Beispiel:

Der Zug aus Beispiel 1 wiegt 500 Tonnen und wird statt von einer Lok der Baureihe 218 von zwei Loks der Baureihe 212 gezogen.

Dieses ergibt folgende Ausgangsdaten:

Grundpreis Güterverkehr Streckenkategorie K1, geringe Flexibilität: Eur 3,32

Multiplikator für die Baureihe 212: 0,5

Multiplikator für Doppeltraktion: $(0,5+0,5) = 1$

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km: $1 \cdot 3,32 \text{ Eur} = 3,32 \text{ Eur}$

3. Beispiel:

Ein Zug, Gesamtgewicht 100 Tonnen, wird von einer Lokomotive der Baureihe 212 gezogen. Er verlässt ein dauerhaft angemietetes Gleis eines Bahnhofes und fährt über eine Strecke der Kategorie 1 zu einem Industrieanschlussgleis. Der Empfänger wünscht vom Lieferanten Lieferung zwischen 14.00 und 16.00 Uhr. Das EVU gestattet der AVG daher mittlere Flexibilität bei der Trassengestaltung.

Dieses ergibt folgende Ausgangsdaten:

Grundpreis Güterverkehr Kategorie K1, mittlere Flexibilität: 2,81 Eur

Multiplikator für die Baureihe 212: 0,5

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km: $0,5 \cdot 2,81 \text{ Eur} = 1,41 \text{ Eur}$

4. Beispiel

Eine defekte Lok der Baureihe 212 wird von einer anderen Lok der Baureihe 212 überführt. Es besteht geringe Flexibilität auf einer Strecke der Kategorie 1. Das Gesamtgewicht des Zuges liegt unter 400 Tonnen.

Grundpreis Güterverkehr Streckenkategorie K1, geringe Flexibilität: 3,32 Eur

Multiplikator für die Baureihe 212: 0,5

Multiplikator für Doppeltraktion: keiner

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km: $0,5 \cdot 3,32 \text{ Eur} = 1,66 \text{ Eur}$

Bahnhofs und Rangiergebühren im Güterverkehr

Stand 01.01.01

Die Gebühren sind abhängig von der Gleislänge von der Anzahl und Bauart der Weichen, die die benutzten Gleise anschließen.

Miete pro Jahr und Gleismeter nicht elektrifiziert: 14,82 Euro
Miete pro Jahr und Gleismeter elektrifiziert: 16,36 Euro

Pauschale pro Gleis bei Anschluss pro Anschlussweiche:
Ortsgestellt, angeschlossen an Nebengleis: 2.045,16 Euro
Stellwerksgestellt, angeschlossen an Nebengleis: 5.368,56 Euro
Angeschlossen an Durchgangsgleis: 9.203,25 Euro

Werden (oder können aus betrieblichen Gründen) Gleise/Bahnhöfe nicht für ein ganzes Kalenderjahr gemietet werden, wird auch die Zuglänge zur Berechnung herangezogen:

Bahnhof	Gebühr je angefangene Std. und je angefangene 100 m Zuglänge
Wintersdorf	2,81 Euro
Eppingen	4,09 Euro
Ettlingen Stadt	4,09 Euro
Brötzingen	4,09 Euro
Busenbach	4,09 Euro
Menzingen	2,81 Euro
Odenheim	2,81 Euro
Baiersbronn	4,09 Euro
Schönmünzach	4,09 Euro
Langenbrand	4,09 Euro
Forbach	4,09 Euro
Kuppenheim	4,09 Euro
Gernsbach	4,09 Euro
Gaggenau	4,09 Euro

Die Dauer des Aufenthalts ist zusammen mit der Trassenbestellung für Ein- und Ausfahrt vor Einfahrt in die Strecke/den Bahnhof anzugeben. Sollte die vorher angegebene Aufenthaltszeit überschritten werden, so wird auf die ab diesem Zeitpunkt anfallenden Bahnhofsgebühren ein Verzugsaufschlag in Höhe von 100 % verrechnet.

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Strecken Kategorien Güterverkehr

Stand 01.05.01

Kategorie	Strecke von	bis
K1	Eppingen.	Heilbronn
K1	Eppingen.	Bretten
K1	Bretten	KA-Oberausstr. hoch
K1	KA-Oberausstr. hoch	KA-Grötzingen
K1	KA-Krappmühlenweg	KA-Grötzingen
K1	Rastatt	Freudenstadt
K1	Pforzheim	Bad Wildbad
K2	Pfinztal-Söllingen	KA-Krappmühlenweg
K2	KA-Albtalbahnhof	Ettlingen Stadt *
K2	Bruchsal	Odenheim
K2	Bruchsal	Menzingen
K2	Rastatt	Wintersdorf
K3	Ettlingen Stadt	Ettlingen West
K3	Busenbach	Ittersbach
K3	Ettlingen Stadt	Herrenalb
K3	KA-Knielingen	Leopolshafen
K3	Maulbronn	Maulbronn-West
K3	Hinterweidenthal-Ost	Bundenthal-Rumbach

* Der Streckenabschnitt ist nur mit Fahrzeugen besonderer Bauart befahrbar.

Streckenlängen

Streckenlängen AVG

Stand 05.10.07

von	bis	km
Eppingen	Heilbronn	23,5
Eppingen	Steinsfurt Einfahrsignal G	2,38
Eppingen	Sulzfeld	5,4
Eppingen	Zaisenhausen	8,8
Eppingen	Flehingen	12,2
Eppingen	Bretten Bf.	23,6
Bretten Bf	KA-Oberausstraße hoch	16,6
KA-Oberausstraße hoch	KA-Grötzingen	0,8
Bretten Bf	Gölshausen	3,7
Pforzheim	Bad Wildbad	21,7
KA-Albtalbahnhof	Ettlingen Stadt	7,3
Ettlingen Stadt	Busenbach	3,1
Busenbach	Herrenalb	16,3
Busenbach	Ittersbach	14,0
Ettlingen Stadt	Ettlingen West	2,3
KA-Knielingen	Kfk-Zaun	13,1
KA-Knielingen	E-Signal B (Neureut)	3,3
Bruchsal	Ubstadt	4,5
Ubstadt	Menzingen	14,7
Ubstadt	Gochsheim	10,6
Bruchsal	Müllverladestation	3,2
Ubstadt	Odenheim	10,5
Pfinztal-Söllingen	KA-Krappmühlenweg	3,3
KA-Krappmühlenweg	KA-Grötzingen	1,5
Maulbronn	Maulbronn-West	2,3
Rastatt	Freudenstadt	56,7
Rastatt Weiche DaimlerChrysler	Wintersdorf Streckenende	5,3
Hinterweidenthal-Ost	Bundenthal-Rumbach	15,6