Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Tullastraße 71
76131 Karlsruhe

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH – Besonderer Teil (SNB-BT)

Grundlage für die Netzfahrplanerstellung ab 2027/2028; in Kraft ab 12.12.2027

Stand: 30. August 2026

Änderungen, Berichtigungen

Datum	Seite	Beschreibung der Änderung

Inhaltsverzeichnis

0 Verzeichnis der Abkürzungen 4

1 Grundzüge des AVG Trassenpreissystems 5

1.1 Preisgrundlagen Schienengüterverkehr 6
1.2 Preisgrundlagen Schienenpersonennahverkehr 7
1.3 Preisgrundlagen sonstige Verkehre 8

2 Rahmenbedingungen der Trassenbestellung 9

2.1 Arbeitstage bei der AVG 9
2.2 Bearbeitungsgebühren 9
2.3 Zahlungsweise 10
2.4 Stornoregelung 10
2.5 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur 11
2.6 Vertragspflicht 11
2.6.1 Infrastrukturnutzungsvertrag 11
2.6.2 Subunternehmer 12
2.6.3 Dampfzugfahrten 12
2.6.4 Züge und Fahrzeuge mit Gefahrgut 12
2.7 Antragstellung 13
2.8 Sicherheitsleistungen 13

3 Leistungen der AVG 13

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur 13
3.1.1 Regionalnetz 13
3.1.2 Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung 14
3.1.3 Zugfunkausrüstung 14
3.2 Sonderleistungen 14
3.3 Strom/Treibstoff 15

4 Sonstiges 15

4.1 Veröffentlichung 15
4.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente 15
4.3 Regelungen im Störungsfall 16
4.4 Informationsweg im Störungsfall 17

5 Anlagenübersicht 18

0 Verzeichnis der Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
e. V.	eingetragener Verein
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fr	Freitag
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff
Mo	Montag
MwSt.	Mehrwertsteuer
NBS	Nutzungsbedingungen für Schieneneinrichtungen
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
usw.	und so weiter
t	Tonnen
~~TEIV~~	~~Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung~~
Trkm	Trassenkilometer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigten
zzgl.	zuzüglich

1 Grundzüge des AVG Trassenpreissystems

Das von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH betriebene Schienennetz ist überwiegend für den SPNV ausgebaut und bestimmt. Zuständige Aufsichtsbehörde für die AVG ist das Land Baden-Württemberg.

Das Trassenpreissystem der AVG basiert auf einzelne Marktsegmente in den Verkehrsdiensten. Die Verkehrsdienste werden in Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr unterschieden. Es gibt einen gemeinsamen Trassenpreiskatalog für den Schienengüter- und Schienenpersonen-nahverkehr.

Die jeweils aktuellen Trassenpreise können den AVG-Trassenpreiskatalog entnommen werden, der im Internet unter www.avg.info veröffentlicht ist. Änderungen der SNB und der Trassenpreise sowie aller sonstigen Unterlagen werden im Internet unter www.avg.info veröffentlicht.

Alle zu den SNB-BT gehörenden Informationen sind im Internet unter www.avg.info unter dem Menüpunkt „Zugangsbedingungen und Preise“ sowie den Unterpunkten dieses Menüpunktes einsehbar.

Bei der Gestaltung der Trassenpreise im Güterverkehr wird aus ökologischen Gründen dem Güterverkehr in der Region für die so genannten „letzten Kilometer“ mittels eines speziellen Preismodells für den regionalen Güterverkehr attraktive und mit dem LKW konkurrenzfähige Preise geboten.

Über die Trassenpreise deckt die AVG neben Wartung, Instandhaltung und Reparaturkosten für die eigentliche Streckeninfrastruktur auch die Kosten des Betriebs (d.h. Besetzung der Stellwerke und der Netzleitstelle, Winterdienst/Schneepflugbetrieb wenn notwendig, Erstellung von Betriebsanweisungen, Jahresnetzfahrpläne und Fahrplananordnungen für die EVUs, anteilige Tätigkeit des Eisenbahnbetriebsleiters und seiner Mitarbeiter, anteilige Verwaltung des Infrastrukturbereichs sowie die Kosten der Infrastrukturplanung, anteilige allgemeine Verwaltungskosten [Buchhaltung, Personalverwaltung etc.])

Die Murgtal-, die Enztal- und die Albtalbahn liegen im landschaftlich reizvollen Nordschwarzwald und weisen in Folge dessen zahlreiche kostenver-ursachende Besonderheiten einer Gebirgsstrecke aus.

Da die Personalkosten sowie die Preise für Rohstoffe und Strecken-ausrüstungsgegenstände nach unserer Einschätzung weiter steigen werden, ist für die Folgejahre mit dem Zwang zu weiteren Preisanpassungen zu rechnen.

~~Die AVG vermittelt bei Bedarf die notwendige Streckenkenntnis. Hierfür werden pro Arbeitsstunde eines Lotsen oder des unterweisenden Fachpersonals angefangene Stunde in Rechnung gestellt.~~

Die notwendigen Beschreibungen sind im Internet unter www.avg.info zu finden. Wünscht ein EVU einen Ausdruck durch die AVG, so wird dieser separat in Rechnung gestellt.

1.1 Preisgrundlagen Schienengüterverkehr

Im Verkehrsdienst Schienengüterverkehr wird in weitere Segmente untergliedert. Hierunter fallen alle Verkehre mit Güterbeförderung sowie Mess- und Baumaschinenfahrten. Des Weiteren werden Militärzüge mit Personenbeförderung und Züge des begleiteten kombinierten Verkehrs – „Rollenden Landstraße“ – dem Verkehrsdienst Schienengüterverkehr zugeordnet. Die Segmentierung richtet sich nach den Anforderungen an den Transport, die sich aus dem Transportgut (Gefahrengut) oder der Konfiguration des Zuges (Wagenzuggewicht) ergeben. Es werden unterschieden:

Güterzüge mit Wagenzuggewicht bis 500 t

Unter dem Segment fallen überwiegend kürze Nahgüterzüge zur Bedienung von regionalen Gleisanschlüssen bzw. Umschlagsanlagen. Des Weiteren werden auch Lokfahrten diesem Segment zugeordnet.

Güterzüge mit Wagenzuggewicht ab 501 t bis 1.200 t

In der Spannbreite von 501 t bis 1.200 t werden normal gebildete Güterzüge verstanden, die auch als Ganzzüge (Wagen einer Gattung) verkehren. Die Züge nutzen die Trassen im Nahverkehr oder auch als Durchgangverkehr.

Güterzüge mit Wagenzuggewicht ab 1.200 t

Hierbei handelt es sich um sehr schwere Güterzüge. Die Verkehre werden überwiegend als Ganzzüge mit leistungsstarken Triebfahrzeugen erbracht. Schwere Güterzüge verursachen höhere Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.

Gefahrgutganzzüge

Das Segment grenzt sich von den übrigen Segmenten durch das Kriterium Gefahrguttransporte ab. Gefahrguttransporte sind in der Definition nach Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB, Anlage 2 zu § 35) festgelegt. Diese Züge stellen besondere Anforderungen an die Planung und Durchführung dar.

Großraum- und Schwerlasttransporte

Das Segment grenzt sich von den übrigen Segmenten durch das Kriterium Großraum- und Schwerlasttransporte ab. Hierzu zählen Transporte mit speziellen Schienenfahrzeugen wie Tragschnabelwagen oder Schienentiefladewagen mit mehr als sechs Achsen. Sie dienen überwiegend den Transport von selbst- und nicht selbsttragende Güter, Transformatoren und Walzenständer. Diese Züge stellen besondere Anforderungen an die Planung und Durchführung sowie Vor- und Nacharbeiten an der Infrastruktur dar.

Rangierfahrten durch einen AVG Bahnhof

Rangierfahrten, bei dem das EVU eine Trassenzuweisung für ein fremdes Schienennetz vorliegt hat und nur den Bahnhof im AVG-Netz durchquer, um private Anschlüsse zu bedienen, werden mit einer Pauschale pro einfache Fahrt abgerechnet.

Für außergewöhnliche Transporte mit Lademaßüberschreitungen wird ein Zuschlag pro Trassenkilometer erhoben. Diese Verkehre, wo das Lademaß bzw. Fahrzeugprofil die vorgeschrieben Grenzlinien des Lichtraumprofils überschreiten, bedürfen einer besonderer Planung und Durchführung. Ragt die Lademaßüberschreitung in den Bereich des Nachbargleises, so können keine Fahrten während des Transportes stattfinden.

Preisformel Güterverkehr:

P = SM + LÜ

Variablen:
P = Trassenpreis/Trkm
SM = Segmentpreis
LÜ = Zuschlag außergewöhnliche Transporte

Das jeweilige Trassenentgelt im Schienengüterverkehr wird berechnet aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes multipliziert mit dem Trassenpreis pro Trassenkilometer zuzüglich den gesetzlichen Mehrwertsteuern.

1.2 Preisgrundlagen Schienenpersonennahverkehr

Im Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr wird in weitere Segmente untergliedert. Alle Segmente dienen der Beförderungen von Personen im Vorort- oder Regionalverkehr. Es werden unterschieden:

Vorortverkehr

Bei Vorortverkehren handelt es sich um Strecken, die mindestens zehn Fahrten in der Hauptverkehrszeit pro Werktag auf der Strecke aufweisen. Maßgeblich ist der Sollfahrplan. Sie weisen eine besondere Anforderung

an der betrieblichen Priorität auf, um die Dienstleistungsqualität zu erreichen. Bei Abweichungen vom Fahrplan ist die Wiederherstellung des Sollzustandes aufwendiger. Die EVUs haben einen hohen Anspruch auf die Pünktlichkeit und somit der Leistungsfähigkeit der Strecke. Es hängen im besonderen Maße die Sicherstellung der Umlaufkonzepte bzw. Anschlussbeziehungen ab.

Welche Streckenabschnitte in dieses Segment fallen, ist in der **Anlage** 1 Trassenpreiskatalog ersichtlich.

Ausbrechender Regionalverkehr

Bei dem ausbrechenden Regionalverkehr handelt es sich um Strecken, die unter zehn Fahrten in der Hauptverkehrszeit pro Werktag auf der Strecke aufweisen. Die Verkehre bedienen überwiegend Ziele in der Region, bei denen ein geringeres Aufkommen vorliegt.

Welche Streckenabschnitte in dieses Segment fallen, ist in der **Anlage** 1 Trassenpreiskatalog ersichtlich.

Wieslautertalbahn

Das Segment Wieslautertalbahn gilt nur in dem Zeitraum von 2019 bis 2029 ~~für das Fahrplanjahr 2026~~ für die Strecke Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach (Wieslautertalbahn) aufgrund von Investitionen zur Ertüchtigung der Strecke, die gemäß § 36 Abs. 4 ERegG eine Steigerung der Effizienz bzw. eine Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten erzielen.

Das jeweilige Trassenentgelt im SPNV wird berechnet aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt des Segments zuzüglich den gesetzlichen Mehrwertsteuern.

1.3 Preisgrundlagen sonstige Verkehre

Im Verkehrsdienst sonstige Verkehre wird in weitere Segmente untergliedert. Alle Segmente dienen den betrieblichen Fahrten im Vorort- oder Regionalverkehr sowie touristischen Zwecken. Es werden unterschieden:

Ausbildungsfahrten

Bei den Ausbildungsfahrten werden Triebfahrtzeugführer in die Fahrzeug- und Streckenkunde vom jeweiligen EVU eingewiesen. Diese Fahrten finden mit Ausbildern außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Werkstattfahrten

Unter den Werkstattfahrten fallen alle Zu- oder Rückführung zu einer Schienenfahrzeug-Wartungseinrichtung.

Testfahrten

Zu den Testfahrten zählen Funktionstests der Systeme von Schienenfahrzeugen sowie Überprüfung von Fahrplankonzepten unter realen Bedingungen. Diese Fahrten finden außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Überführungsfahrten

Bei den Überführungsfahrten werden Schienenfahrzeuge zu einem anderen Einsatzort aufgrund der Fahrzeugeinsatzplanung des EVU gefahren. Diese Fahrten finden außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Museums-/Nostalgieverkehr

> Museums-/Nostalgieverkehre sind Fahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen, die vor allem gemeinnützigen Vereinszwecken dienen. Bei den Fahrten ist die Fahrt das Ziel und es steht nicht die Beförderung der Fahrgäste von Ort zu Ort im Vordergrund.

Das jeweilige Trassenentgelt bei den sonstigen Verkehren wird berechnet aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt des Segments zuzüglich den gesetzlichen Mehrwertsteuern.

2 Rahmenbedingungen der Trassenbestellung

2.1 Arbeitstage bei der AVG

Die AVG Arbeitstage im Sinne der SNB sind die Tage Montag bis Freitag exklusive der in Baden-Württemberg geltenden gesetzlichen Feiertage. Dabei gelten die Arbeitszeiten von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr.

In Notfällen erstellt die AVG-Leitstelle ein Trassenangebot bzw. genehmigt die Zugfahrt, sofern ein abgeschlossener INV vorliegt. Die Bekanntgabe erfolgt durch Fahrplanmitteilung auf Vordruck V408.0415V01.

2.2 Bearbeitungsgebühren

Trassenstudien

Für Trassenstudien werden pro Arbeitsstunde der Trassenmanager ein Stundensatz sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.

Antragsgebühr

Die AVG berechnet für Anträge für die Benutzung von Trassen pro Arbeitsstunde der Trassenmanager einen Stundensatz gemäß den Richtlinien der Stadt Karlsruhe, sowie die entstandenen Fremdkosten wenn nicht gleichzeitig eine Trassenbestellung vorliegt. Die Kosten der AVG werden mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.

Antragsgebühren werden dann nicht mit Trassengebühren verrechnet, wenn durch einen Zugangsberechtigten / einen Antragsteller mindestens fünf Anträge gestellt und mehr als 20 % der Dienstleistungen, welche die AVG angeboten hatte, nicht bestellt wurden.

Bearbeitungsgebühr

Werden bei der AVG Trassen gem. § 51 Abs. 1 ERegG beantragt, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten in Rechnung, welche der AVG vom anderen Betreibers von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden.
Sofern Trassenanträge Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, stellt die AVG dem Zugangsberechtigten/ Eisenbahnverkehrs-unternehmen eine Bearbeitungsgebühr für den zusätzlichen Aufwand des Trassenmanagers in Rechnung. Die Höhe der Bearbeitungsgebühr ist in den Preislisten unter www.avg.info ersichtlich.

2.3 Zahlungsweise

Zahlungen sind unter Angabe der Rechnungsnummer, der Kundennummer und des Verwendungszwecks auf das Konto der AVG zu entrichten. Die Kontodaten sind im Infrastrukturbenutzungsvertrag aufgeführt.

Im Falle von Mahnungen erhebt die AVG eine Mahngebühr pro Mahnschreiben. Die Höhe der Mahngebühren sind in den Preislisten ersichtlich.

2.4 Stornoregelung

Für die Nichtnutzung vertraglich vereinbarter und zugewiesener Trassen werden Stornierungsentgelte gemäß der Anlage 1 zu der SNB-BT erhoben. Bei Abbestellung bzw. Rücknahmen von Trassenbestellungen außerhalb der Berechnung von Stornierungsentgelten, erhebt die AVG lediglich eine Bearbeitungsgebühr gemäß Punkt 2.2 über den entstandenen Aufwand. Die Abbestellung muss schriftlich erfolgen. Maßgebend für die Berechnung der Stornogebühr ist der Zeitpunkt des Eingangs der Stornierung bei der AVG.

Der Handel mit bzw. die Weitergabe von Trassen ist nicht gestattet. Werden Trassen nicht in Anspruch genommen, so fallen diese an die AVG zurück, die Stornoregelungen finden Anwendung.

Ausgenommen von der Stornoregelung sind Zugtrassen, die als Folge von Bauarbeiten im Netz der AVG oder in den Netzen anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber, nicht in Anspruch genommen werden können.

2.5 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 1 Abs. 5 Anlage 1 ERegG umfasst die Betriebsanlagen der AVG einschließlich der Oberleitungen. Betreiber der Schienenwege ist die AVG, die den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege zum Gegenstand hat.

Die AVG ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert die AVG die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

2.6 Vertragspflicht

2.6.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der AVG kann nur nach Abschluss eines Infrastruktur-nutzungsvertrages zwischen der AVG und dem EVU befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU und der AVG. Rahmenverträge im Sinne des § 49 ERegG kommen bei der AVG nicht zur Anwendung.
Ist der Besteller der Trasse Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.
Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 49 ERegG bzw. Punkt 3.5 der SNB-AT dar.
In diesem Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der AVG und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der SNB der AVG sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.
Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der AVG und dem EVU kommt wie folgt zustande:

a) Im Falle einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots durch das EVU
b) Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen

Mit Abschluss des Einzelnutzvertrages wird dem EVU das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen

ersten Verkehrstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit der AVG zu vereinbaren.

2.6.2 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der AVG einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet die AVG den Zug, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug des EVU. Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche, Verantwortung für die Aktionen des Subunternehmers. Das EVU weist der AVG analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT der AVG die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.6.3 Dampfzugfahrten

Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU der AVG analog der Punkt 2.2 der SNB-AT der AVG geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

Bei Dampfzugfahrten sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass nicht gewünschte Brände auf der AVG Infrastruktur entstehen ~~zu lassen~~. Beim Brandrisiko sind zwischen den Dampflokomotiven mit Rostfeuerung, Öl- und Gasfeuerung und Kohlenstaubfeuerung zu unterscheiden.

Das EVU darf grundsätzlich keine Dampfzugfahrten mit Rostfeuerung an Tagen durchführen, an denen der internationale Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit der Warnstufe 5 für den vorgesehenen Streckenabschnitt angegeben wird. Informationen zu den aktuellen Warnstufen stehen auf der Internetseite des DWD zur Verfügung:
www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef

2.6.4 Züge und Fahrzeuge mit Gefahrgut

Der Transport von gefährlichen Gütern mit Zügen oder Fahrzeugen ist nur nach vorheriger Information an die AVG statthaft. Die Wagenlisten sind vor Abfahrt des Zuges an die AVG-Leitstelle zuzusenden (gilt auch für Infrastrukturen, bei denen die AVG die Betriebsführerschaft innehat). Das EVU hat für eine vorschriftgemäße Überwachung nach RID Sorge zu tragen. Dies muss durch ausreichende Kontrollen entsprechend geschulter Mitarbeiter des EVU, oder vom EVU beauftragte geschulte Auftragnehmer erfolgen, welche die Wagen regelmäßig auf eventuell austretende Stoffe überprüfen, um so das Risiko einer Kontamination oder Gefährdung der Allgemeinheit möglichst

gering zu halten. Die Vorschriften der entsprechenden Gesetze und Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter sind einzuhalten. Die Kontrollunterlagen sind der AVG auf Verlangen vorzulegen.

Dieses gilt unter der Voraussetzung, dass die Beförderungsdokumente, aus denen Versand- und Empfangsort feststellbar sind, auf Verlangen vorgelegt werden, sowie - außer für Kontrollzwecke der zuständigen Behörde - unter der Voraussetzung, dass Versandstücke und Tanks während des zeitweiligen Aufenthalts nicht geöffnet werden.

Darüber hinaus weist das EVU der AVG analog dem Punkt 2.2 der SNB-AT der AVG geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus der Emission von Gefahrgütern entstehender Schäden nach.

2.7 Antragstellung

Neben der Verwendung eines von der AVG vorgegebenen Vordruckes für die Antragstellung kann die AVG verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegt.

Die Vordrucke für die Anmeldung zum Netzfahrplan bzw. die Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr sind im Internet unter www.avg.info veröffentlicht und als **Anlage** 2 aufgeführt. Es werden auch Anmeldungen über das RailML-Dateiformat oder Netzdateien des Fahrplanbearbeitungssystem (FBS) als Anmeldemedium akzeptiert.

2.8 Sicherheitsleistungen

Als Sicherheitsleistungen werden nur gesetzliche Zahlungsmittel oder im bargeldlosen Zahlungsverkehr eingegangene Beträge anerkannt. Sachmittel als Bürgschaft werden nicht akzeptiert.

3 Leistungen der AVG

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Alle für ein EVU wichtigen Eigenschaften der AVG-Infrastruktur sind als Anlagen aufgelistet oder können im Internet unter www.avg.info eingesehen werden. Die die Infrastruktur der AVG beschreibenden Seiten sind Bestandteil dieser SNB-BT.

3.1.1 Regionalnetz

Das von der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH betriebene Schienennetz ist überwiegend für den SPNV ausgebaut und bestimmt. Das Schienennetz der AVG ist ein Netz des Regionalverkehrs nach § 2 (8) AEG (Stand 01/2016). Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren. Trassenanmeldungen für alle

Verkehrsarten (u.a. SPFV/SGV) können jederzeit gestellt werden. Zuständige Aufsichtsbehörde für die AVG als Regionalnetz ist das Land Baden-Württemberg.

~~3.1.2 Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung~~

~~Auf der AVG-Infrastruktur findet die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV) gemäß den § 1 (3) Abs. 1 keine Anwendung.~~

3.1.3 Zugfunkausrüstung

Die AVG betreibt auf ihren Strecken, mit Ausnahme der Strecken

- Maulbronn West AVG – Maulbronn
- Rastatt, W320 – Wintersdorf (Baden)
- Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach (Wieslautertalbahn)
- Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt (Krebsbachtalbahn)

einen analogen Betriebsfunk im 2m-Band mit den Frequenzbereichen 148,21 bis 160,47 MHz. Er dient zur Kommunikation zwischen der Fahrdienst- / Zugleitung und dem Triebfahrzeugführer/in. Der AVG Betriebsfunk ist für alle Verkehre außer Gelegenheits- und ad-hoc-Verkehre zugangsrelevant. Ausnahme stellen Streckenabschnitte – in den Streckendatenblätter aufgeführt – dar, auf denen lückenlose GSM-R – Abdeckung besteht. Das EVU ist verpflichtet, das jeweils führende Triebfahrzeug mit einem entsprechenden Funkgerät mit optimaler Sende- und Empfangsleistung auf eigene Kosten auszustatten. Der Einbau einer Außenantenne wird empfohlen. Technische Daten und Parameter stellt die AVG auf Anforderung bereit. Jedes Funkgerät ist vom EVU unter Angabe der AVG-Frequenzen bei der BNetzA – Außenstelle Karlsruhe – vor Inbetriebnahme anzumelden.

Das Funkgerät ist während der Fahrt in Betrieb zu halten. Für die Teilnahme am AVG-Betriebsfunk gelten die Bestimmungen für den AVG-Betriebsfunk, welche im Internet unter www.avg.info einsehbar sind.

3.2 Sonderleistungen

Möglichen Sonderleistungen sind im Trassenpreiskatalog der AVG (unter www.avg.info) zu entnehmen. Es gilt die jeweils neueste Version des Trassenpreiskatalogs.

Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen

Für mehr als zwei Stunden außerhalb des mit einer Zugtrasse gemäß § 1 Abs. 20 ERegG zugewiesenen Zeitraums ist das Abstellen auf Schienenwege eine entgeltpflichtige Sonderleistung der AVG. Das Abstellen auf den Trassengleisen ist nur möglich, sofern kein anderer Trassennutzungs-

anspruch entgegensteht. Das durchgehende Hauptgleis steht einer Abstellung im Sinne dieses Passus nicht zur Verfügung, so dass jederzeit eine Trassenkonstruktion in alle Richtung gewährleistet ist. Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit die örtliche Sicherungstechnik eine Abstellung zulässt. Auskünfte erteilt das Trassenmanagement der AVG.

Bei Verschulden durch die AVG wird dieses Entgelt nicht fällig.

3.3 Strom/Treibstoff

Auf Strecken, die mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom elektrifiziert sind, wird der Strom durch die Deutsche Bahn Energie GmbH bereitgestellt. Die AVG selbst erzeugt keinen Bahnstrom 15 KV 16,7 Hz und speist auch keinen derartigen Bahnstrom in das Netz ein. EVUs, die die AVG-Infrastruktur unter 15 KV 16,7 Hz nutzen wollen, müssen daher mit der DB Energie GmbH und gegeben falls einem anderen Stromerzeuger separate Verträge abschließen.

Über den Bezug von Bahnstrom für den Betrieb auf mit 750 V-Gleichstrom elektrifizierten Strecken kann mit der AVG ein Stromliefervertrag abgeschlossen werden.

Der Bezug von Dieselkraftstoff ist auf AVG Infrastruktur an den Tankstellen in Ettlingen Stadt und in Menzingen möglich. Nähere Details sind in den NBS-BT der AVG geregelt.

4 Sonstiges

4.1 Veröffentlichung

Die SNB-AT, SNB-BT, sonstige Informationen, Trassenpreiskataloge Vertragsformulare der AVG usw. sind im Internet unter www.avg.info nachzulesen bzw. herunter zu laden. Änderungen wird die AVG ausschließlich im Internet unter www.avg.info veröffentlichen, soweit nicht vom Gesetzgeber zwingend ein anderes Medium vorgeschrieben ist.

4.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die AVG grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus/Malusregelung verlangt, wertet die AVG die Pünktlichkeit der betroffenen Zugfahrten aus. Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel größer sechs Minuten) kann ein Vertragspartner eine Zahlung einer Pönale verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt.
Für die Berechnung der Pönale werden Pönaleminuten ermittelt. Pönaleminuten sind die Verspätungsminuten an einer Messstelle, welche fünf. Verspätungsminuten übersteigen. Wird die Verspätung an mehreren Messstellen ermittelt, wird der Wert der Messstelle herangezogen, an welchem die größte Verspätung aufgetreten ist.
Die Pönale beträgt je Pönaleminute 2 Prozent des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt, höchstens jedoch 50 Prozent Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

Die Zuordnung von Verspätungsursachen erfolgt entsprechend den Zuordnungsbeispielen im Anhang der VDV-Mitteilung 9036.

Bei der Anwendung dieses Absatzes verpflichten sich die Vertragspartner zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit

4.3 Regelungen im Störungsfall

Die AVG stellt eine ordnungsgemäß intakte Schieneninfrastruktur dem EVU zur Verfügung. In Einzelfällen kann es jedoch zu Betriebsstörungen im Eisenbahnverkehr kommen. Aufgrund der Ursache können die Störungen in technische, betriebliche oder externe Störungen unterschieden werden. Dabei kann das Störungsausmaß noch die volle Leistungsfähigkeit zum Beispiel Sperrung eines Gleises im zweigleisigen Abschnitt, über eine eingeschränkte Nutzung bis zur Totalsperrung erreichen.

Als Folge der Störung bis zur Rückkehr zu den normalen Betriebsverhältnissen kann es zu:

a) Veränderung der Zugfolge,
b) vorzeitiges Wenden,
c) Abtauschen von Zugläufen,
d) Verlegung von Zugkreuzungen,
e) Zugausfällen,
f) Umleitungen oder
g) Busnotverkehr

kommen.

Zur Störungsbeseitigung wurden folgende Prioritäten im Personen- und Güterverkehr festgelegt:

1. SPNV - Taktverkehre
2. internationale Güterverkehre
3. Regionalverkehr
4. sonstige Verkehre

Dabei bleibt die Reihenfolge zwischen den Personen- und Güterverkehr gemäß der Zuteilung der Trassen bestehen. Transporte mit leichtverderblichen Gütern werden vorrangig der Prioritätenliste behandelt.

Umleitungen werden in Absprache mit angrenzenden EIU wie DB Netz AG abgesprochen und koordiniert. Die Anwendung einer Umleitung kann nur erfolgen, wenn das EVU die Voraussetzungen der Umleitungsstrecken wie z.B. maximale Achslast, maximal zulässige Gesamtlast, Steilstreckentauglichkeit usw. erfüllt.

Bei der Störungsabwicklung werden die Belange des EVUs im Zusammenhang mit der Nutzung der AVG-Infrastruktur durch die AVG angemessen berücksichtigt.

4.4 Informationsweg im Störungsfall

Zum Informationsaustausch im Störungsfall hat der/die Lokführer/in (bzw. Triebfahrzeugführer/in) ein Mobiltelefon mit sich zu führen, dessen Nummer spätestens bei Einfahrt auf die Strecke dem zuständigen Zug-/ Fahrdienstleiter mitzuteilen ist.

5 Anlagenübersicht

Anlage 1	Trassenpreiskatalog
Anlage 2	Formular Trassenanmeldung
Anlage 3	Albtalbahn Karlsruhe – Bad Herrenalb/Karlsbad-Ittersbach
Anlage 4	Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad
Anlage 5	Hardtbahn Karlsruhe - Leopoldshafen
Anlage 6	Kraichgaubahn Karlsruhe - Heilbronn
Anlage 7	Neckarsulm AVG - Heilbronn
Anlage 8	Kraichtalbahn Bruchsal – Menzingen/Odenheim
Anlage 9	Maulbronn – Maulbronn West
Anlage 10	Murgtalbahn Rastatt - Freudenstadt
Anlage 11	Pfinztalbahn der AVG
Anlage 12	Rastatt-Wintersdorf (Baden)
Anlage 13	Wieslautertalbahn Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach
Anlage 14	Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt
Anlage 15	Grundsätze für Zugverbandsfahrten mit 25m Radien
Anlage 16	Lichtraumprofile BOStrabfahrzeuge
Anlage 17	Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkungen
Anlage 18	angewandte betrieblich-technische Regelwerke
Anlage 19	Verzeichnis der Ansprechpartner
Anlage 20	Steilstreckenvorschrift Baiersbronn-Freudenstadt

Anlage 3

Albtalbahn

Karlsruhe Albtalbahnhof - Ettlingen - Bad Herrenalb / Ittersbach
(Streckennummern 9420/9421)

Streckeneigenschaften
Spurweite 1.435 mm

- Zugbeeinflussung mit AVG-IMU oder PZB
- elektrifiziert mit 750 V Gleichstrom
- im Güterverkehr aus technischen Gründen nicht mit Elektroloks befahrbar
- maximale Radsatzlast von 22,5 t im Bereich Ettlingen West - Ettlingen Stadt
- maximale Meterlast von 8,0 t/m im Bereich Ettlingen West - Ettlingen Stadt
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG im Bf. Ettlingen West und KA-Albtalbahnhof
- Auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe Albtalbahnhof - Ettlingen Stadt sowie Karlsruhe Albtalbahnhof - Anschluss DB Netz AG nur von Fahrzeugen besonderer Bauart befahrbar

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Auf o. g. Strecken ist im Bereich nicht technisch gesicherter, höhengleicher Bahnsteigzugänge grundsätzlich auf Sicht zu fahren und Reisende bei Bedarf gemäß FV-NE § 7(5) durch Signal Zp 1 zu warnen.

Auf der Strecke Ettlingen West (ausschließlich) – Ettlingen Stadt ist Nebenbahnbetrieb nach FV-NE eingerichtet. Zuständiger Zugleiter: Fdl Ettlingen Stadt (Ruf AVAU)

Auf der Strecke Karlsruhe Albtalbahnhof – Rüppurr Battstraße - Ettlingen Stadt
ist Nebenbahnbetrieb/Zugleitbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter: Fdl Ettlingen Stadt (Ruf AVAU)

Gemäß § 12 FV-NE wird zwischen Karlsruhe Albtalbahnhof und Rüppurr Battstraße im Sichtabstand gefahren.

Der Streckenabschnitt Karlsruhe Albtalbahnhof - Ettlingen-Stadtbahnhof kann nur mit Fahrzeugen besonderer Bauart befahren werden. Die maximalen Achslasten zwischen Karlsruhe Albtalbahnhof und dem Haltepunkt Ettlingen Wasen betragen 12 t. Ebenso gelten zwischen Karlsruhe Albtalbahnhof und Ettlingen-Wasen die Lichtraumprofile der BOStrab. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, Radien von 25m zu befahren.

Im Albtalbahnhof sind BO-Strab-Kenntnisse erforderlich. Die Strecke geht im Anschluss an den Albtalbahnhof Karlsruhe in den BOStrab-Bereich der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe über.

Auf den Strecken
• Ettlingen Stadt – Bad Herrenalb
• Busenbach – Ittersbach

ist Nebenbahnbetrieb/Zugleitbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter: Ettlingen Stadt (Funkruf AVAU)

Alle Wendeschleifen an der Strecke haben einen Radius von 25 m und Lichtraumprofil gem. BOStrab

Grenze zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Bf Ettlingen West Richtung Ettlingen: Strecken km 79,904; Weiche W12
- KA-Albtalbahnhof Richtung Durmersheim: Strecken-km 26,320; Gz W 158 und Strecken-km 26,296; WA W 157

Betriebsvorschriften gem. Anschlussvertrag für den Bf. Ettlingen West

1. Die DB leitet auf den Gemeinschaftsanlagen den Betrieb. Es gelten die Vorschriften der DB.
2. Der sonstige Dienst zur Erfüllung gemeinschaftlicher Aufgaben ist nach den fachlichen Vorschriften der DB auszuführen.

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Albtalbahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

9420 Albtalbahnhof – Bad Herrenalb,
9421 Busenbach – Ittersbach

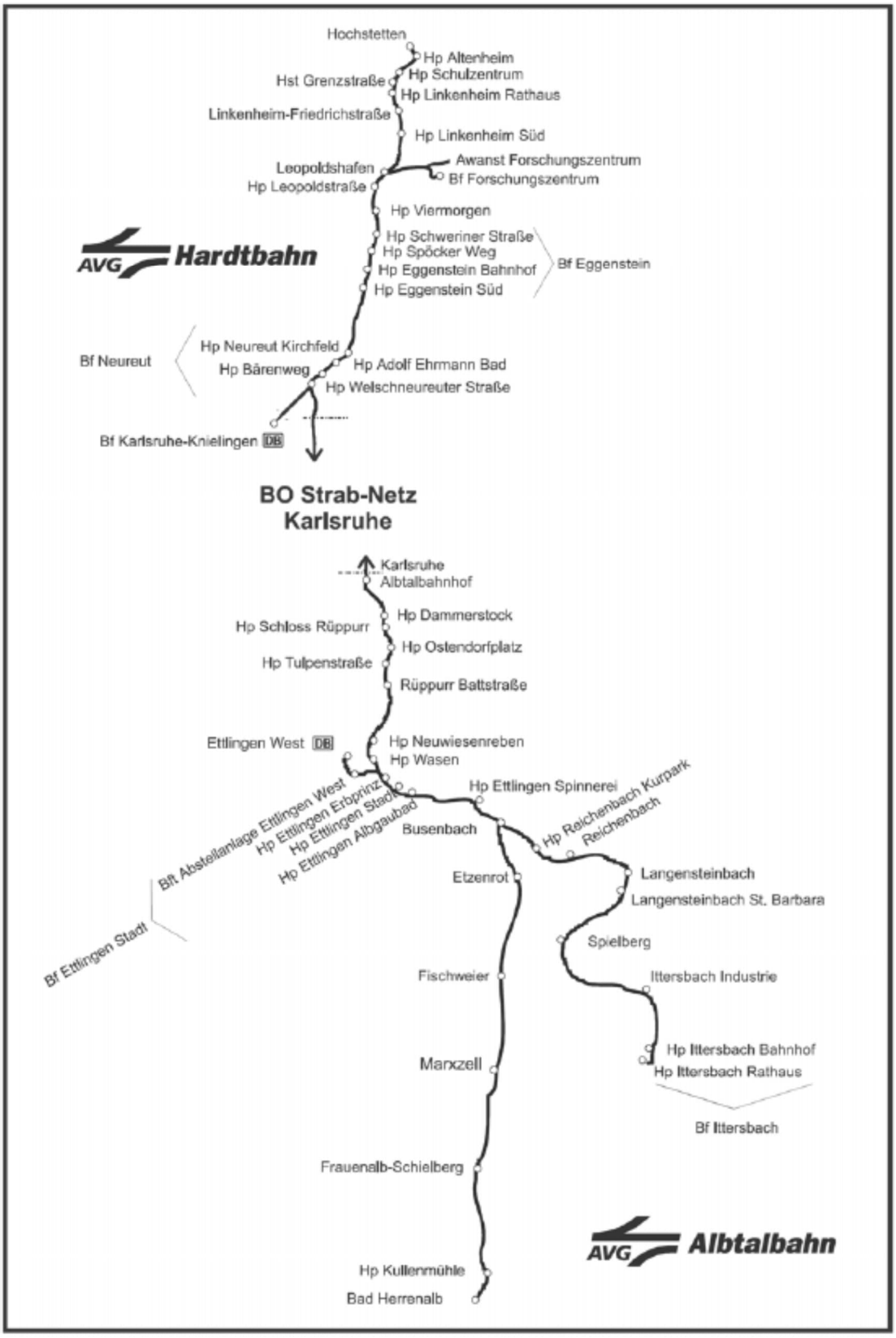
Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	9420 D4 zwischen Ettlingen - Bad Herrenalb
	9421 D4 zwischen Busenbach - Ittersbach
Mehrgleisigkeit:	KA-Albtalbahnhof – Busenbach
Elektrifizierung:	750 V Gleichstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	max. 39 ‰ Streckenast Busenbach – Ittersbach, max. 25 ‰ Streckenast Albtalbahnhof – Bad Herrenalb
Kleinster Bogenmesser:	23 m (Wendeschleifen, KA-Albtalbahnhof – Ettlingen Stadt)
Zugbeeinflussung:	AVG-IMU oder PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG Betriebsfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Ettlingen West, KA-Albtalbahnhof)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h (80 km/h Stadtbahnzüge)
Maximale Zuglänge:	EBO 400 m
Betriebsverfahren:	FV-NE Zugleitbetrieb / Fahren im Sichtabstand / BOStrab im Bf Albtalbahnhof
Bremsweg:	von Albtalbahnhof bis Rüppurr-Battstraße 100 m,
	von Rüppurr-Battstraße bis Ettlingen Stadt 300 m,
	ansonsten 400 m
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	Verbot von Elektrotraktion im Güterverkehr
Einschränkungen der Verkehrsart:	kein Personenfernverkehr
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen :	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	12 t (KA-Albtalbahnhof – Ettlingen Wasen), sonst 22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß BOStrab (KA-Albtalbahnhof – Ettlingen Wasen und Wendeschleifen), sonst gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	2600 A
Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten:	siehe SbV / AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6228)
	E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

9422 Ettlingen West – Ettlingen Stadt

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	750 V Gleichstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	maximal 14,370 ‰
Kleinster Bogenmesser:	145,25 m
Zugbeeinflussung:	nein
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG Betriebsfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Ettlingen West)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Maximale Zuglänge:	EBO 400 m
Betriebsverfahren:	FV-NE Zugmeldebetrieb
Bremsweg:	400 m
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	zurzeit kein Personenfernverkehr
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen:	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	2600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe SbV / AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplans sind im Internet unter www.avg.info abrufbar.



Anlage 4

Enztalbahn

Pforzheim Hbf - Pforzheim-Brötzingen - Bad Wildbad
(Streckennummern 4850 und 4851)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Hauptbahn, KoRil 408
- Zugbeeinflussung mit PZB
- elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- max. Nennstrom IK = 600 A
- maximale Radsatzlast von 22,5 t im Bereich Pforzheim Hbf - Pforzheim-Brötzingen Mitte
- maximale Meterlast von 8,0 t/m im Bereich Pforzheim Hbf - Pforzheim-Brötzingen Mitte
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in Pforzheim Hbf und Bf Pforzheim-Brötzingen Mitte
- Streckenabschnitt Bad Wildbad Bf. - Bad Wildbad Kurpark BOStrab - Strecke, nicht öffentlich befahrbar
- Streckenklasse D4 von Pfortheim Hbf - Pforzheim-Brötzingen Mitte (Streckennummer 4850)
- Streckenklasse D4 von Pforzheim-Brötzingen Mitte - Bad Wildbad (Streckennummer 4851)

Grenzen zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Pforzheim Hbf Richtung Bad Wildbad: Strecken-km 1,312; Signale D 394, D393
- Pforzheim Hbf - Bf PF-Brötzingen Mitte Richtung Calw: Strecken-km 3,379; Signal 1F

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Enztalbahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

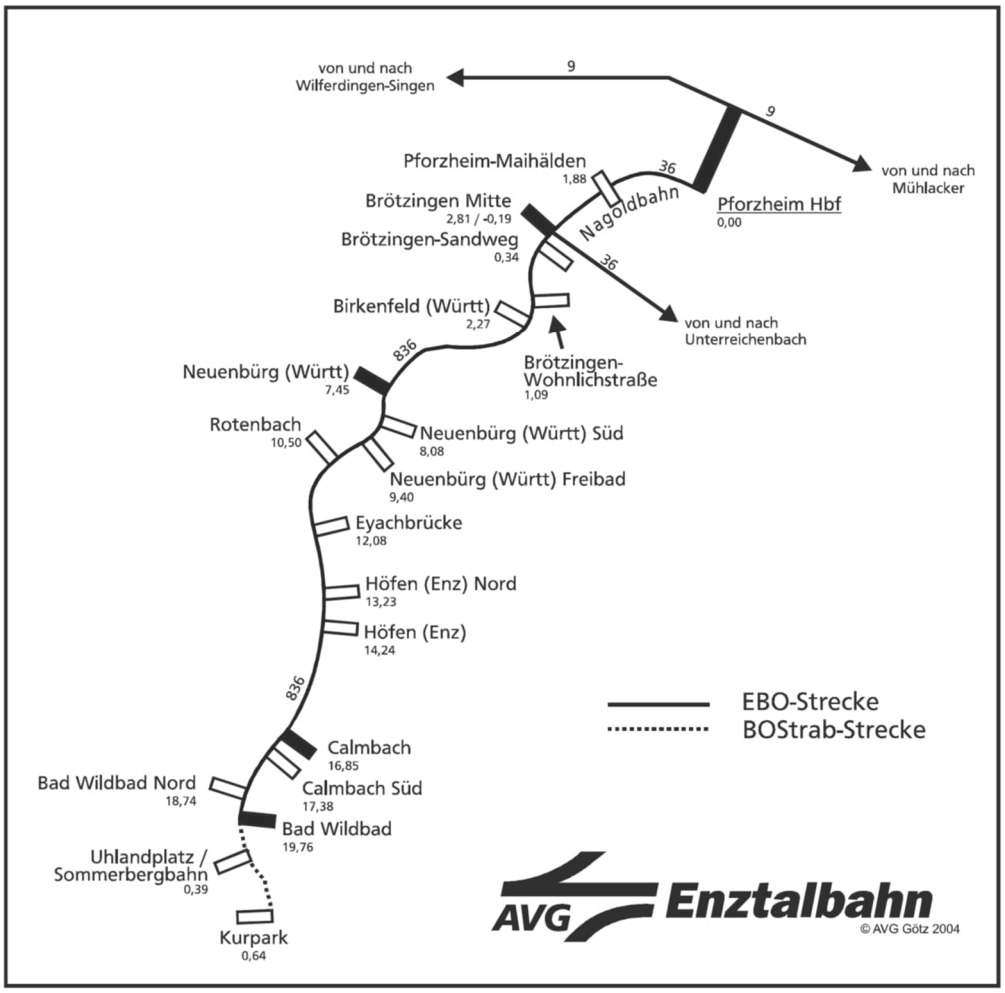
Streckendatenblatt

Nagoldbahn/Enztalbahn: 4850/4851
Pforzheim Hbf – Brötzingen Mitte - Bad Wildbad

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Hauptbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	Pforzheim Hbf – Brötzingen Mitte
Elektrifizierung:	15 kV/16,7 Hz
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	4,5 m
Neigungen:	12 ‰ (Calmbach – Bad Wildbad)
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	FIA, Rufsäulen, AVG-Betriebsfunk GSM-R (Pforzheim Hbf – Brötzingen Mitte
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Pforzheim Hbf, Brötzingen Mitte)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Maximale Zuglänge:	P: 80 m, GZ: 100 m
Betriebsverfahren:	Fahrdienstvorschrift; Ril 408
Bremsweg:	700 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	siehe Fahrplanunterlagen
Besondere Schienenwege (§ 57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§ 15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	kein Personenfernverkehr zugelassen
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	*Bitte anfragen!*
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe Angaben zum Streckenbuch des RB Südwest
Betriebliche Einschränkungen:	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	durchgehend 80 km/h
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6221 (-6220 / -6228) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info abrufbar.



Anlage 5

Hardtbahn

KA-Knielingen - KA-Neureut - Leopoldshafen – Linkenheim-Friedrichstraße (Streckennummer 9429)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Zugbeeinflussung mit AVG-IMU
- elektrifiziert mit 750 V Gleichstrom von Karlsruhe Neureut bis Linkenheim-Friedrichstraße
- im Güterverkehr aus technischen Gründen nicht mit Elektroloks befahrbar
- maximale Radsatzlast von 22,5 t im Bereich Karlsruhe-Knielingen - Neureut
- maximale Meterlast von 8,0 t/m im Bereich Karlsruhe-Knielingen - Neureut
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in Karlsruhe Knielingen
- Anschluss in Karlsruhe Neureut an das Straßenbahnnetz der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und in Linkenheim-Friedrichstraße an das Straßenbahnnetz der AVG
- Streckenklasse D4 im Bereich Karlsruhe-Knielingen - Neureut

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Auf der Strecke Neureut - Leopoldshafen – Linkenheim-Friedrichstraße ist Nebenbahnbetrieb/Zugleitbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter : Ettlingen Stadt (Funkruf AVAU)

Auf der Strecke Neureut Esig B – Karlsruhe Knielingen ist Nebenbahnbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter : Ettlingen Stadt (Funkruf AVAU)

Auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe Haus Bethlehem – Karlsruhe Neureut Einfahrtsignal 21 A und Linkenheim Friedrichstraße - Hochstetten gilt die BOStrab.

Alle Wendeschleifen an der Strecke haben einen Radius von 25 m und Lichtraumprofil gem. BOStrab

Auf der Strecke ist im Bereich nicht technisch gesicherter, höhengleicher Bahnsteigzugänge grundsätzlich auf Sicht zu fahren und Reisende bei Bedarf gemäß FV-NE § 7(5) durch Signal Zp 1 zu
warnen.

Grenze zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- KA-Knielingen/KA-Mühlburg West: Strecken-km 20,284; Schienenstoß zwischen Weiche W61 und W64, Betriebsgrenze: Strecken-km 59,613; Signal N 50

Grenze zwischen AVG und BOA FzK

- Strecken-km 1,276; Gz W3
- Strecken-km 1,450; Gz W6

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Hardtbahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

Hardtbahn: 4025 KA-Knielingen - Neureut

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	nein
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	maximal 10 ‰
Kleinster Bogenmesser:	200 m
Zugbeeinflussung:	AVG-IMU/PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	Funksprechanlagen
Anbindung an benachbarte EIU:	ja: DB Netz AG (KA-Knielingen)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Maximale Zuglänge:	EBO 700 m
Betriebsverfahren:	Zugmeldebetrieb
Bremsweg:	400 m
Besondere Schienenwege (§ 57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§ 15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	keine elektrifizierten Fahrzeuge
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen :	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	entfällt
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe SbV / AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Hardtbahn: 9429 Karlsruhe Neureut – Linkenheim Friedrichstraße

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4 von Neureut bis Linkenheim Friedrichstraße
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	750 V Gleichstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	maximal 10 ‰
Kleinster Bogenmesser:	25 m, Wendeschleifen
Zugbeeinflussung:	AVG-IMU oder PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG Betriebsfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	nein
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h (80 km/h Stadtbahnzüge)
Maximale Zuglänge:	EBO 700 m
Betriebsverfahren:	FV-NE Zugleitbetrieb
Bremsweg:	400 m
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	Verbot von Elektrotraktion im Güterverkehr
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen:	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	2600 A
Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten:	siehe SbV / AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Anlage 6

Kraichgaubahn

Karlsruhe-Grötzingen - Bretten - Eppingen - Heilbronn
(Streckennummern 4201 und 4950)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Hauptbahn, KoRil 408
- Zugbeeinflussung mit PZB
- elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- Nennstrom IK = 600 A
- maximale Radsatzlast von 22,5 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in den Bfe. Karlsruhe-Grötzingen, Bretten, Eppingen und Heilbronn Hbf
- Streckenklasse D4

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Zwischen KA-Durlach und KA-Grötzingen gilt die BOStrab.

Zwischen KA-Durlach und KA-Grötzingen ist die Strecke ab einer Systemwechselstelle (stromloser Bereich von ca. 150 m) mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.

Der Streckenabschnitt zwischen KA-Durlach und KA-Grötzingen kann nur mit Fahrzeugen besonderer Bauart befahren werden. Die maximalen Achslasten betragen 12 t. Ebenso gelten die Lichtraumprofile der BOStrab. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, Radien von 25m zu befahren.

Grenzen zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- KA-Grötzingen Bf: Strecken-km 0,089; WE Zweig W3
- Bf Bretten Ostkopf: Strecken-km 17,481; Gz W103 / Strecken-km 17,816; Gz W121;
- Bf Bretten Westkopf: Strecken-km 16,618; Gz W8 / Strecken-km 16,751; Gz W20; / Strecken-km 16,760; WA W14
- Bf Eppingen Richtung Sinsheim-Steinsfurt: Strecken-km 10,076; Signal G
- Heilbronn Hbf Westkopf: Strecken-km 119,619; Signal B

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Kraichgaubahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

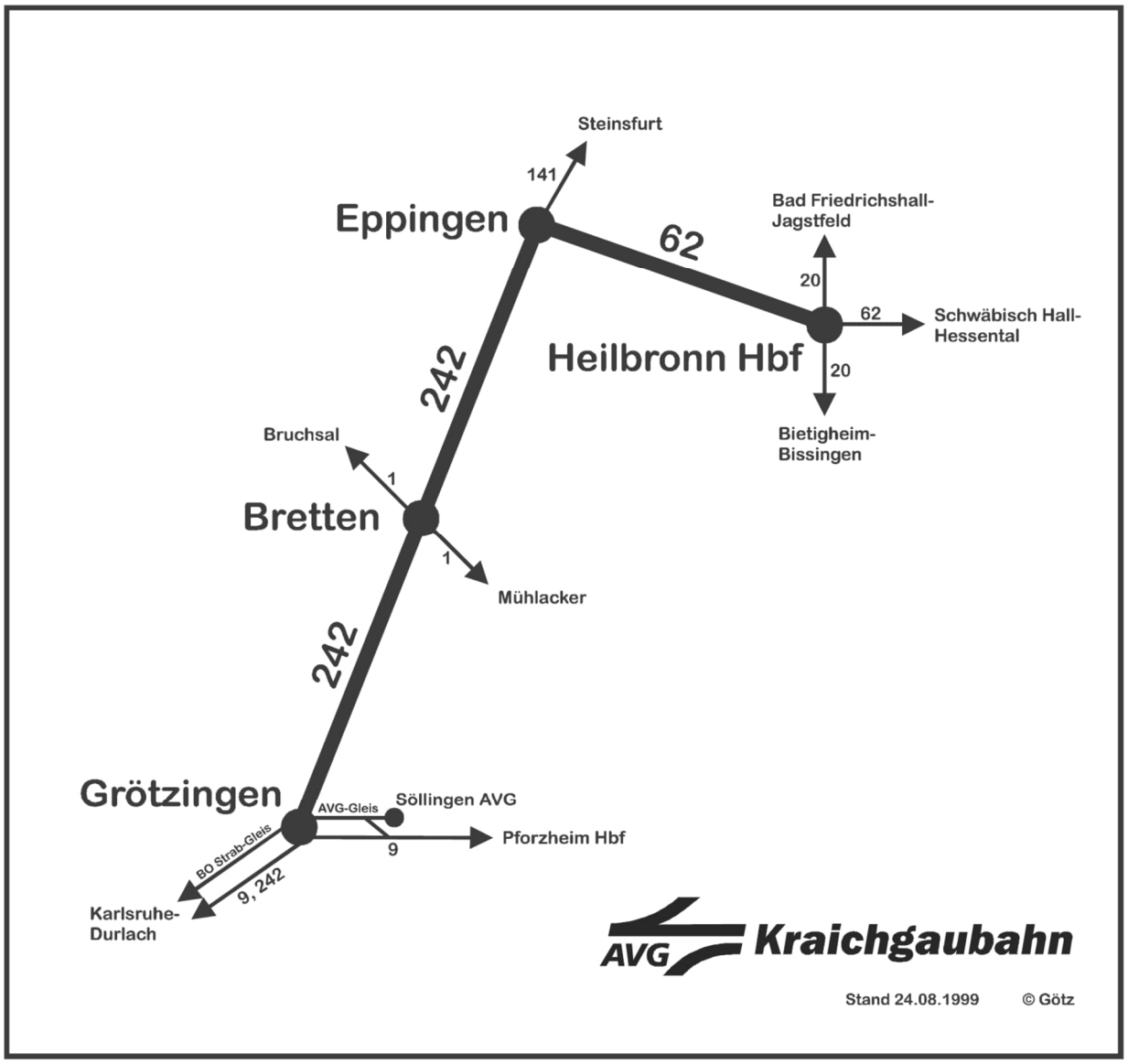
Streckendatenblatt

Kraichgaubahn: 4201 Grötzingen – Eppingen
4950 Heilbronn Hbf – Eppingen

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Hauptbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	Jöhlingen – Wössingen, Leingarten – Heilbronn
Elektrifizierung:	15 kV/16,7 Hz
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	4,5 m
Neigungen:	12 ‰ (Bretten – Gölshausen)
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	GSM-R (Grötzingen, Bretten, Eppingen, Heilbronn Hbf), Rufsäulen, AVG-Betriebsfunk und Lautsprecheranlage
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Grötzingen, Bretten, Eppingen, Heilbronn Hbf)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Maximale Zuglänge:	500 m
Betriebsverfahren:	Fahrdienstvorschrift; Ril 408.01-06 und 408.48
Bremsweg:	700 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	14 (für R/P 30 km/h Grötzingen - Eppingen ↔), 19 (für G 30 km/h Grötzingen - Eppingen ↔), 12 (für R/P 30 km/h Eppingen – Heilbronn ↔), 17 (für G 30 km/h Eppingen – Heilbronn ↔)
Besondere Schienenwege (§19 EIBV):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	kein Personenfernverkehr zugelassen
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	Grötzingen – Bretten durchgehend Bretten – Heilbronn Hbf von 4.00 bis 2.20 Uhr
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe Angaben zum Streckenbuch des RB Südwest
Betriebliche Einschränkungen :	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107-6221

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info abrufbar.



Anlage 7

Neckarsulm AVG - Heilbronn

Neckarslum Bf. - Heilbronn
(Streckennummern 4914)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Nebenbahn, KoRil 408
- Zugbeeinflussung mit PZB
- elektrifiziert mit 750 V Gleichstrom von km 3,71 bis km 3,90 und ab km 3,90 mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- Nennstrom IK = 600 A
- maximale Radsatzlast von 25,0 t
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG im Bf. Neckarsulm und Anschluss an das Streckennetz der Stadtwerke Heilbronn bei km 3,71
- Streckenklasse D4

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Zwischen Neckarsulm Süd und Heilbronn Infrastrukturgrenze ist die Strecke ab einer Systemwechselstelle (stromloser Bereich von ca. 150 m) mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.

Der Streckenabschnitt zwischen km 3,71km und km 3,90 kann nur mit Fahrzeugen besonderer Bauart befahren werden. Die maximalen Achslasten betragen 22,9 t. Ebenso gelten die Lichtraumprofile der BOStrab. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, Radien von 25m zu befahren.

Grenzen zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Neckarsulm Bahnhof

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Strecke Neckarsulm AVG - Heilbronn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

4914 Heilbronn Nord – Neckarsulm AVG

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	Bft Neckarsulm Süd – Neckarsulm AVG
Elektrifizierung:	15 kV 16,7 Hz
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	4,5 m
Neigungen:	max 13,58 ‰
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	GSM-R, Fahrgastinformationanzeiger
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Neckarsulm)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h für EBO-Regel- und Nebenfahrzeuge 80 km/h für LNT
Maximale Zuglänge:	120 m
Betriebsverfahren:	Fahrdienstvorschrift; Ril 408
Bremsweg:	700 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	*Siehe Fahrplanunterlagen!*
Besondere Schienenwege (§ 57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§ 15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	durchgehend
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe Angaben zum Streckenbuch des RB Südwest Strecke 20.1
Betriebliche Einschränkungen :	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§ 8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6221 (-6220 / -6228) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Anlage 8

Kraichtalbahn

Bruchsal - Ubstadt - Menzingen/Odenheim
(Streckennummern 9413 und 9412)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Zugbeeinflussung mit PZB
- elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- max. Nennstrom IK = 1.600 A
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG im Bf. Bruchsal

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Auf der Strecke Bruchsal Nord (ausschließlich) – Esig 1A1 Ubstadt Ort ist Nebenbahnbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter: Ubstadt Ort (Funkruf BEMO)

Auf den Strecken
• Ubstadt Ort - Odenheim
• Ubstadt Ort – Menzingen
ist Nebenbahnbetrieb/Zugleitbetrieb nach FV-NE eingerichtet.
Zuständiger Zugleiter: Ubstadt Ort (Funkruf BEMO)

Auf o. g. Strecken ist im Bereich nicht technisch gesicherter, höhengleicher Bahnsteigzugänge grundsätzlich auf Sicht zu fahren und Reisende bei Bedarf gemäß FV-NE § 7(5) durch Signal Zp 1 zu
warnen.

Grenzen zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Bf Bruchsal Nordkopf: Strecken-km 0,912; WE W5 und Strecken-km 0,424; WE W37 und Strecken-km 0,263; WE W44

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6228
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Strecke Neckarsulm AVG - Heilbronn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblätter

Kraichtalbahn: 9412 Bruchsal – Odenheim

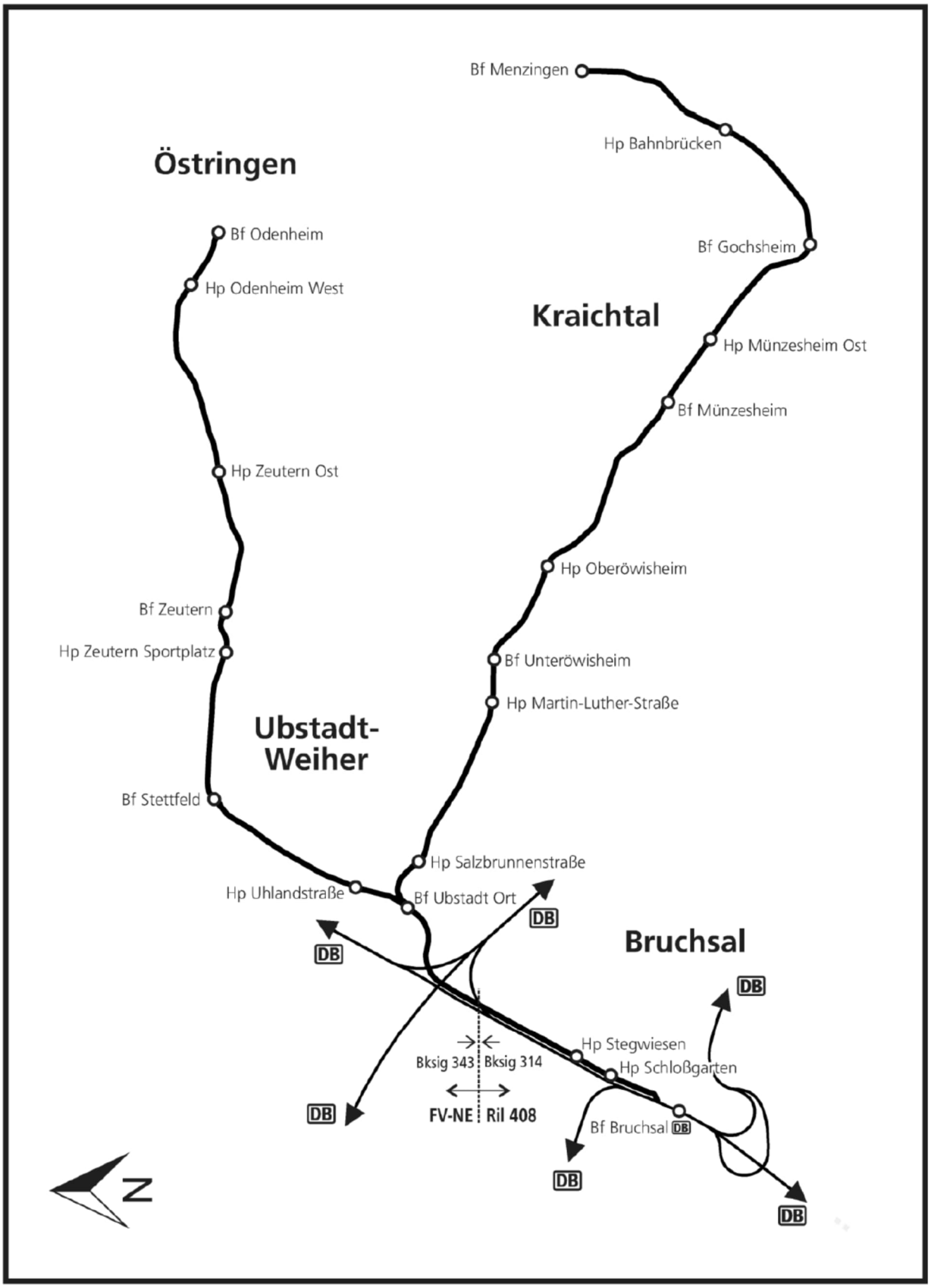
Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	15 kV 16,7 Hz Wechselstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	maximal 13,5 ‰
Kleinster Bogenmesser:	155,19 m (bei km 9,64)
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG Betriebsfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Bf Bruchsal)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h (80 km/h für Stadtbahnen)
Maximale Zuglänge:	PZ: 80 m, GZ: 300 m
Betriebsverfahren:	Zugleitbetrieb / Zugmeldeverfahren (FV-NE)
Bremsweg:	700 m (Bruchsal – Bruchsal Nord Abzw. (einschl.))
	400 m (Bruchsal Nord Abzw (ausschl.) – Ubstadt Ort (– Odenheim))
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	85 (für P 50 km/h Bruchsal – Odenheim), 88 (für P 50 km/h Odenheim – Bruchsal), siehe auch SbV §41
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	kein Personenfernverkehr
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	04:00 Uhr bis 02:20 Uhr Mo-Fr
	05:10 Uhr bis 03:50 Uhr Sa
	07:00 Uhr bis 02:20 Uhr So
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen:	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	siehe SbV §32
Besetzung der Tfz / Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	1600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe SbV / AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107-6228

Kraichtalbahn: 9413 Ubstadt Ort – Menzingen (Baden)

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	15 kV 16,7 Hz Wechselstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	maximal 13,5 ‰
Kleinster Bogenmesser:	190 m, (km 0,10)
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG Betriebsfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	nein
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h (80 km/h für Stadtbahnen)
Maximale Zuglänge:	PZ: 80 m, GZ: 300 m
Betriebsverfahren:	Zugleitbetrieb / Zugmeldeverfahren (FV-NE)
Bremsweg:	400m
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§ 15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	kein Personenfernverkehr
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe SbV
Betriebliche Einschränkungen :	nein
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	siehe SbV §32
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	1600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe SbV/ AVG Geschwindigkeitsheft
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107 6228 Email: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info abrufbar.



Anlage 9

Maulbronn

Maulbronn West - Maulbronn
(Streckennummer 4841)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Zugbeeinflussung nur im Bf Maulbronn West
- nicht elektrifiziert
- ausgestattet mit ortsgestellten Weichen im Bf Maulbronn
- maximale Radsatzlast von 20,0 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG im Bf Maulbronn West
- Streckenklasse CE

Grenze zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Maulbronn West Bf: Strecken-km -0,425; Gz W 655

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Strecke Maulbronn West - Maulbronn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

Maulbronn: 4841 Maulbronn West – Maulbronn

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	CE
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	nein
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	maximal 8,475 ‰
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	PZB nur im Bf Maulbronn West
Informations- und Kommunikationssysteme:	keine
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Maulbronn West)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Maximale Zuglänge:	PZ: 120 m, GZ: 200 m
Betriebsverfahren:	Fahrdienstvorschrift; Ril 408.01-06 und 408.48
Bremsweg:	400 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	17 (für R/P 30 km/h Maulbronn West – Maulbronn), 23 (für G 30 km/h Maulbronn West – Maulbronn), 14 (für R/P 30 km/h Maulbronn – Maulbronn West), 20 (für G 30 km/h Maulbronn – Maulbronn West)
Besondere Schienenwege (§19 EIBV):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	durchgehend
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe zusätzliche Angaben zum Streckenbuch
Betriebliche Einschränkungen:	Reisezüge mit Verkehrshalten nur bei Tageslicht möglich, da keine Bahnsteigbeleuchtung
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	entfällt
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107-6221

Anlage 10

Murgtalbahn

Rastatt - Freudenstadt
(Streckennummer 4240)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Nebenbahn, KoRil 408
- Zugbeeinflussung mit PZB
- elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- max. Nennstrom IK = 700 A
- maximale Radsatzlast:
    - Rastatt – Schönmünzach 22,5 t,
    - Schönmünzach – Heselbach 18 t,
    - Heselbach – Freudenstadt Hbf 22,5 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in den Bf. Rastatt und Freudenstadt Hbf
- Zwischen Baiersbronn und Freudenstadt Hbf befahrbar gemäß Steilstreckenvorschrift der AVG (Steilstrecke mit 50 %o Steigung)
- Streckenklasse:
    - Rastatt – Schönmünzach D4,
    - Schönmünzach – Heselbach B2,
    - Heselbach – Freudenstadt Hbf D4

Grenzen zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Rastatt Bf Richtung Freudenstadt : Strecken-km 0,519; Signal S
- Freudenstadt Hbf Richtung Baiersbronn: Strecken-km 57,499; Signal B

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Streckendatenblatt

Murgtalbahn: 4240 Rastatt – Freudenstadt

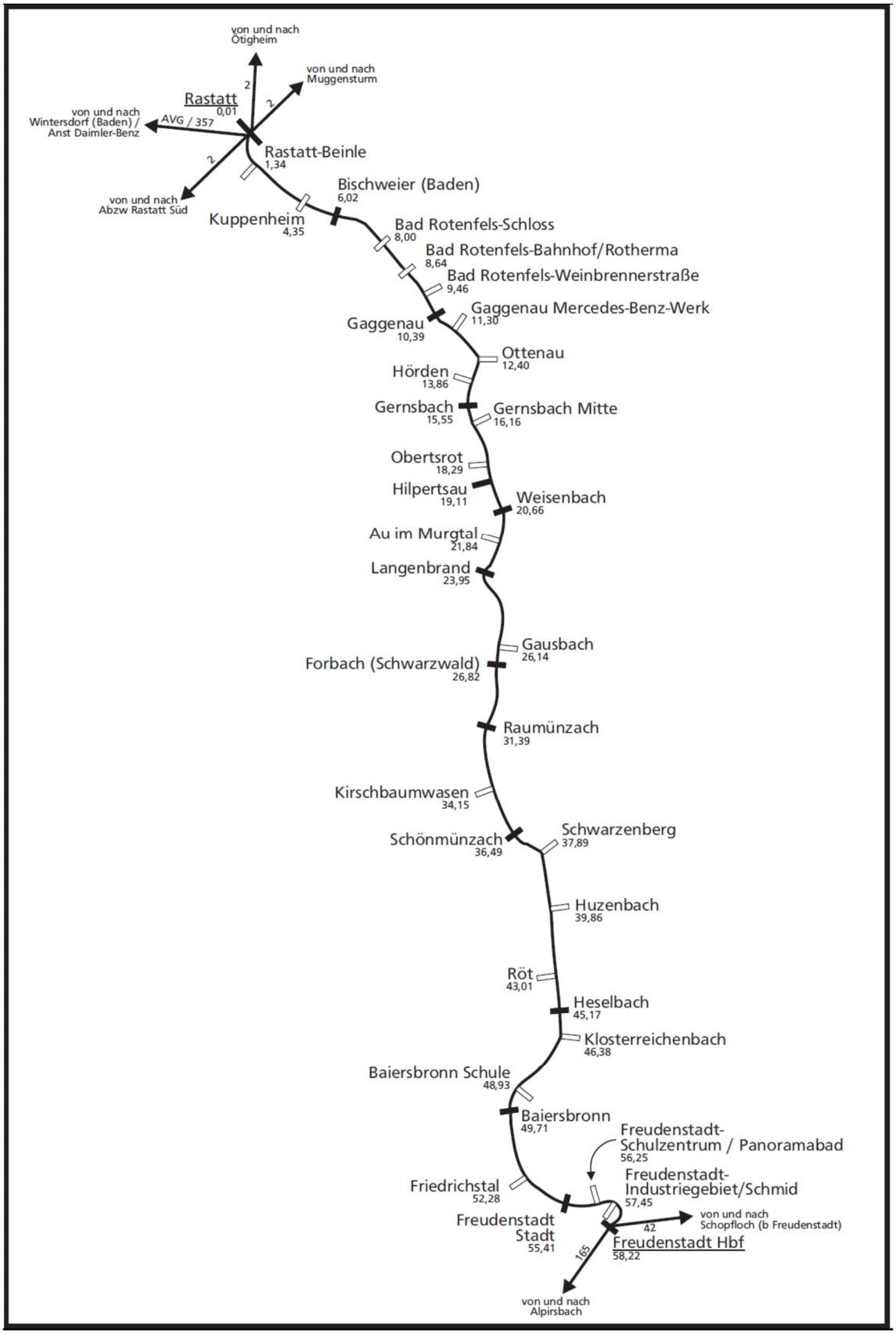
Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	maximal 50 ‰
Kleinster Bogenmesser:	200 m
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG-Betriebsfunk, FIA, ortsfeste FE (Rufsäulen), öffentlicher Mobilfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Bf Rastatt, Freudenstadt Hbf)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Maximale Zuglänge:	PZ: 140 m, GZ: 300 m
Betriebsverfahren:	Ril 408
Bremsweg:	700 m (Rastatt – Baiersbronn) 400 m (Baiersbronn – Freudenstadt Hbf)
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	Streckenbuch RB Südwest
Betriebliche Einschränkungen:	Steilstrecke: Baiersbronn – Freudenstadt mit besonderer Triebfahrzeugführerausbildung, nur Fahrzeuge mit besonderer Zulassung
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	700A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Murgtalbahn: 4240 Rastatt – Freudenstadt

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	Rastatt – Schönmünzach D4, Schönmünzach – Heselbach B2, Heselbach – Freudenstadt Hbf D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	zwischen 3,5 m und 4,5 m
Neigungen:	maximal 50 ‰
Kleinster Bogenmesser:	200 m
Zugbeeinflussung:	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme:	AVG-Betriebsfunk, FIA, öffentlicher Mobilfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB InfraGO AG (Bf Rastatt, Freudenstadt Hbf)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Maximale Zuglänge:	PZ: 140 m, GZ: 300 m
Betriebsverfahren:	Ril 408
Bremsweg:	700 m (Rastatt – Baiersbronn) 400 m (Baiersbronn – Freudenstadt Hbf)
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	Streckenbuch RB Südwest
Betriebliche Einschränkungen:	Steilstrecke: Baiersbronn – Freudenstadt mit besonderer Triebfahrzeugführerausbildung, nur Fahrzeuge mit besonderer Zulassung
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	Rastatt – Schönmünzach 22,5 t, Schönmünzach – Heselbach 18 t, Heselbach – Freudenstadt Hbf 22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	700A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info abrufbar.



Anlage 11

Pfinztalbahn der AVG

KA-Grötzingen - Pfinztal-Söllingen

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Zugbeeinflussung mit AVG-IMU
- elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom
- Nennstrom IK = 600 A
- maximale Zuglänge 75 m
- maximale Radsatzlast von 12,5 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in den Bahnhöfen KA-Grötzingen und Pfinztal-Söllingen
- Streckenklasse D4

Besondere Bedingungen für einzelne Streckenabschnitte:

Die eingleisige Strecke liegt direkt neben der zweigleisigen DB–Hauptstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker.

Die maximale Zuglänge von 75 m ergibt sich aus der Länge der Haltepunkte/Kreuzungsmöglichkeiten sowie aus der Anordnung der Signale. Zwischen KA-Grötzingen und KA-Durlach gilt die BOStrab.

Zwischen KA-Grötzingen und KA-Durlach ist die Strecke ab einer Systemwechselstelle (stromloser Bereich von ca. 150 m) mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert.

Der Streckenabschnitt zwischen KA-Grötzingen und KA-Durlach kann nur mit Fahrzeugen besonderer Bauart befahren werden. Die maximalen Achslasten betragen 12 t. Ebenso gelten die Lichtraumprofile der BOStrab. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, Radien von 25m zu befahren.

Streckenmanager:

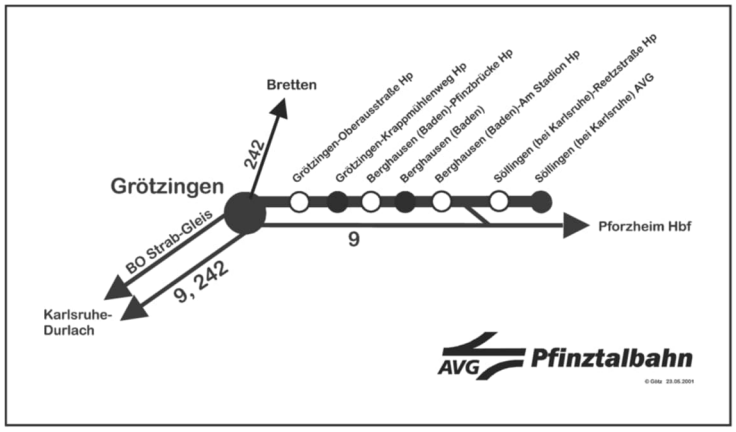
AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Strecke Maulbronn West - Maulbronn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info möglich.



Streckendatenblatt

9496 Grötzingen W13 – Söllingen AVG (Pfinztalbahn)

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	15 kV/16,7 Hz
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	4,00 m
Neigungen:	4 ‰
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	IMU
Informations- und Kommunikationssysteme:	GSM-R, Rufsäulen, AVG-Betriebsfunk, Lautsprecheranlagen
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Grötzingen, Abzw Söllingen)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	50 km/h für Fahrzeuge nach EBO-Regelbauart nach Zustimmung im Einzelfall durch den EBL 80 km/h für Stadtbahnfahrzeuge
Maximale Zuglänge:	75 m
Betriebsverfahren:	Fahrdienstvorschrift; Ril 408.01-06 und 408.48
Bremsweg:	400 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	für 50 km/h = 34 P für 80 km/h = 104 R/P
Besondere Schienenwege (§19 EIBV):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	Fahrzeuge nach EBO Regelprofil nicht zugelassen
Einschränkungen der Verkehrsart:	nur Personenverkehr
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	durchgehend
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe Angaben zum Streckenbuch des RB Südwest
Betriebliche Einschränkungen:	Fahrzeuge nach EBO Regelprofil nicht zugelassen
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	600 A
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107-6221

Anlage 12

Rastatt-Wintersdorf (Baden)

(Streckennummer 4242)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- keine Zugbeeinflussung
- nicht elektrifiziert
- ausgestattet mit ortsgestellten Weichen
- maximale Radsatzlast von 22,5 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- nur im Güterverkehr befahrbar
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG in Rastatt, Weiche 320 (Abzweig Daimler-Chrysler)
- zu befahren nach erfolgter Trassenbestellung und Erstellung eines Fahrplans durch AVG als Sperrfahrt ab Bahnhof Rastatt
- Streckenklasse D4

Grenze zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur
Rastatt: Strecken-km 86,640; Gz W320

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6221
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Strecke Rastatt – Wintersdorf (Baden) stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

4242 Rastatt W320 – Wintersdorf (Baden)

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	nein
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	maximal 2,7 ‰
Kleinster Bogenmesser:	190 m
Zugbeeinflussung:	keine
Informations- und Kommunikationssysteme:	GSM-R von Rastatt bis einschl. W320
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Rastatt, Weiche 320)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Maximale Zuglänge:	700 m
Betriebsverfahren:	Sperrfahrt nach Modul 408.0481
Bremsweg:	700 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	21 (für R/P 30 km/h) 26 (für G 30 km/h)
Besondere Schienenwege (§19 EIBV):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	durchgehend
Angaben zu Betriebsstellen:	siehe Bedienungsanweisung
Betriebliche Einschränkungen:	• Streckenkunde erforderlich, • Personenverkehr mangels Bahnsteigbeleuchtung nur bei Tageslicht, • Nutzung des Bahnsteigs in Bf Winterdorf (Baden) nur mit Genehmigung des Grundstückeigentümers (Vermittlung durch AVG)
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	siehe Streckenklasse
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz/ Züge mit Personal:	Rangierbegleiter ab 630 m Wagenzuglänge erforderlich
Höchstzulässige Oberströme:	entfällt
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	Streckenmanager ☎ 0721 6107-6221

Anlage 13

Wieslautertalbahn

Hinterweidenthal Ost - Bundenthal-Rumbach
(Streckennummer 3312)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- keine Zugbeeinflussung
- nicht elektrifiziert
- ausgestattet mit ortsgestellten Weichen
- maximale Radsatzlast von 22,5 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB Netz AG im Bf Hinterweidenthal Ost
- Streckenklasse D4

Grenze zwischen AVG und DB Netz AG Infrastruktur

- Infrastrukturgrenze ist das Richtung Hinterweidenthal Ost liegende Weichenende (Schweissstoß) der Weiche 21 im Bf Hinterweidenthal Ost
- betriebliche Grenze Esig G in km 0,216

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Wieslautertalbahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

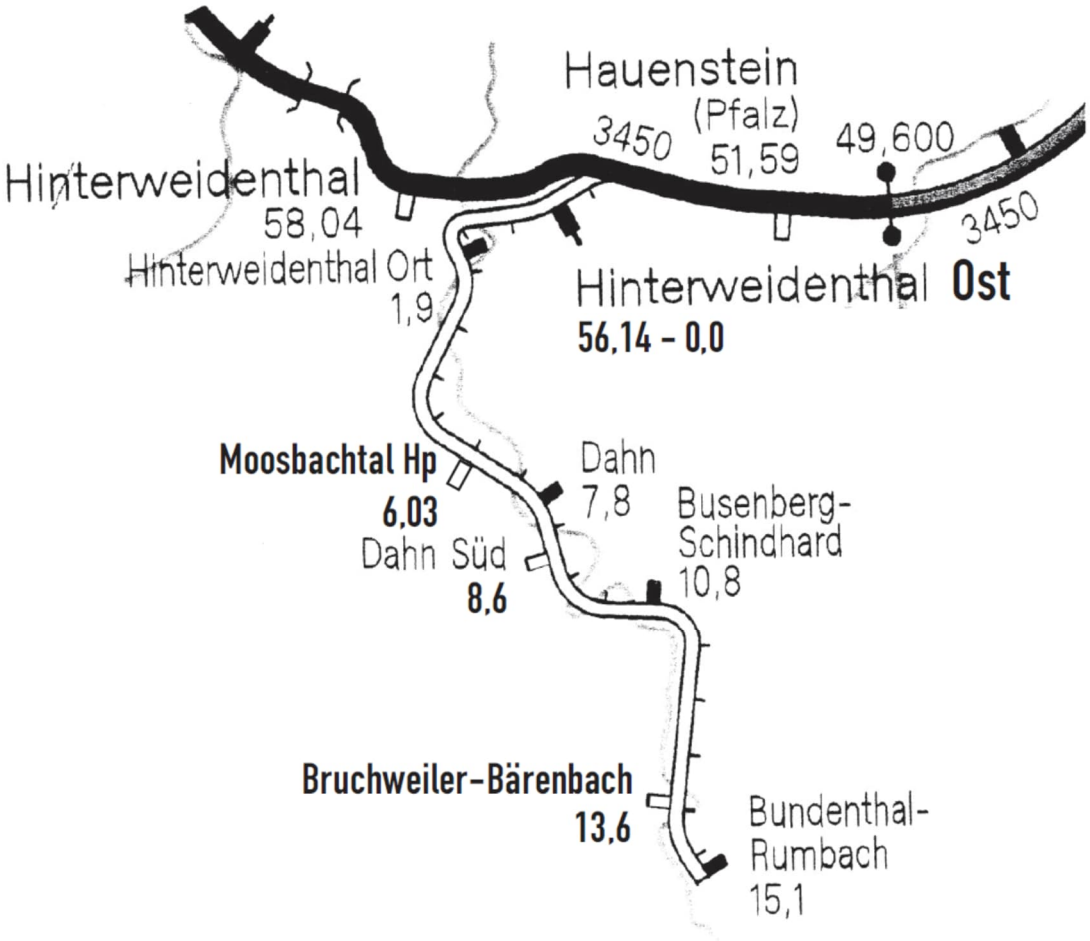
Streckendatenblatt

Wieslautertalbahn: 3312 Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	D4
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	nein
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	max. 20 ‰
Kleinster Bogenmesser:	288 m
Zugbeeinflussung:	keine
Informations- und Kommunikationssysteme:	Mobilfunk
Anbindung an benachbarte EIU:	DB Netz AG (Bf Hinterweidenthal Ost)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Maximale Zuglänge:	PZ: 120 m, GZ: 300 m
Betriebsverfahren:	FV-NE Zugleitbetrieb
Bremsweg:	400 m
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Angaben zu Betriebsstellen:	SbV
Betriebliche Einschränkungen:	Einzugbetrieb
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	22,5 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz / Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	entfällt
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-6220 (-6221 / -6901) E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Streckenplan

Vergrößerungen des Streckenplanes sind im Internet unter www.avg.info möglich.



Anlage 14

Krebsbachtalbahn

Neckarbischofsheim - Hüffenhardt
(Streckennummer 9410)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- keine Zugbeeinflussung
- nicht elektrifiziert
- ausgestattet mit ortsgestellten Weichen
- maximale Radsatzlast von 16,0 t
- Anschluss an die Alstom-Infrastruktur im Bf Neckarbischofsheim Nord
- Streckenklasse A

Grenze zwischen AVG und Alstrom Infrastruktur

- Infrastrukturgrenze ist das Grenzzeichen Ra 12 an der Weiche 6 im Bf Neckarbischofsheim Nord

Streckenmanager:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220
Telefax: 0721 6107 6967
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de
Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207

Lagepläne:

Die aktuellen Lagepläne der Krebsbachtalbahn stehen im Internet unter www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise zur Verfügung.

Streckendatenblatt

Krebsbachtalbahn: 9410 Neckarbischofsheim Nord - Hüffenhardt

Verkehrlich-technische Zugangsbedingungen	
Bahnart:	Nebenbahn
Streckenklasse:	A
Mehrgleisigkeit:	nein
Elektrifizierung:	nein
Spurweite:	1435 mm
Gleisabstand:	entfällt
Neigungen:	19 ‰
Kleinster Bogenmesser:	160 m
Zugbeeinflussung:	keine
Informations- und Kommunikationssysteme:	Bündelfunk (ersatzweise Mobilfunk)
Anbindung an benachbarte EIU:	Alstom (Bf Neckarbischofsheim Nord)
Streckenhöchstgeschwindigkeit:	60 km/h
Maximale Zuglänge:	PZ: 80 m, GZ: 120 m
Betriebsverfahren:	FV-NE Zugleitbetrieb
Bremsweg:	400 m
Bremsstellung und Mindestbremshundertstel:	R/P 76 Mbr
Besondere Schienenwege (§57 ERegG):	nein
Verbot einzelner Traktionsarten (§15 EBO):	nein
Einschränkungen der Verkehrsart:	nein
Fahrzeuganforderungen bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	nein
Regelmäßige Betriebszeiten:	Mittwochs, Sonn.-und Feiertags: 9.15 bis 18.30 Uhr
Angaben zu Betriebsstellen:	SbV
Betriebliche Einschränkungen:	Einzugbetrieb
Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen	
Radsatzlast (§8 EBO):	16 t
Lichtraumprofil:	gemäß EBO
KV-Kodifizierung:	nein
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Besetzung der Tfz / Züge mit Personal:	nein
Höchstzulässige Oberströme:	entfällt
Abschnittsbezogene Strecken-geschwindigkeiten:	siehe AVG Ersatzfahrplan
Allgemeine Erreichbarkeit:	☎ 0721 6107-0 E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Anlage 15

Gleistrassierungen
Grundsätze für Zugverbandsfahrten

1. Bogen von $R = \infty$ in R= 25 m
   Zwischenbogen R = 50 m von mind. 5 m Länge erforderlich

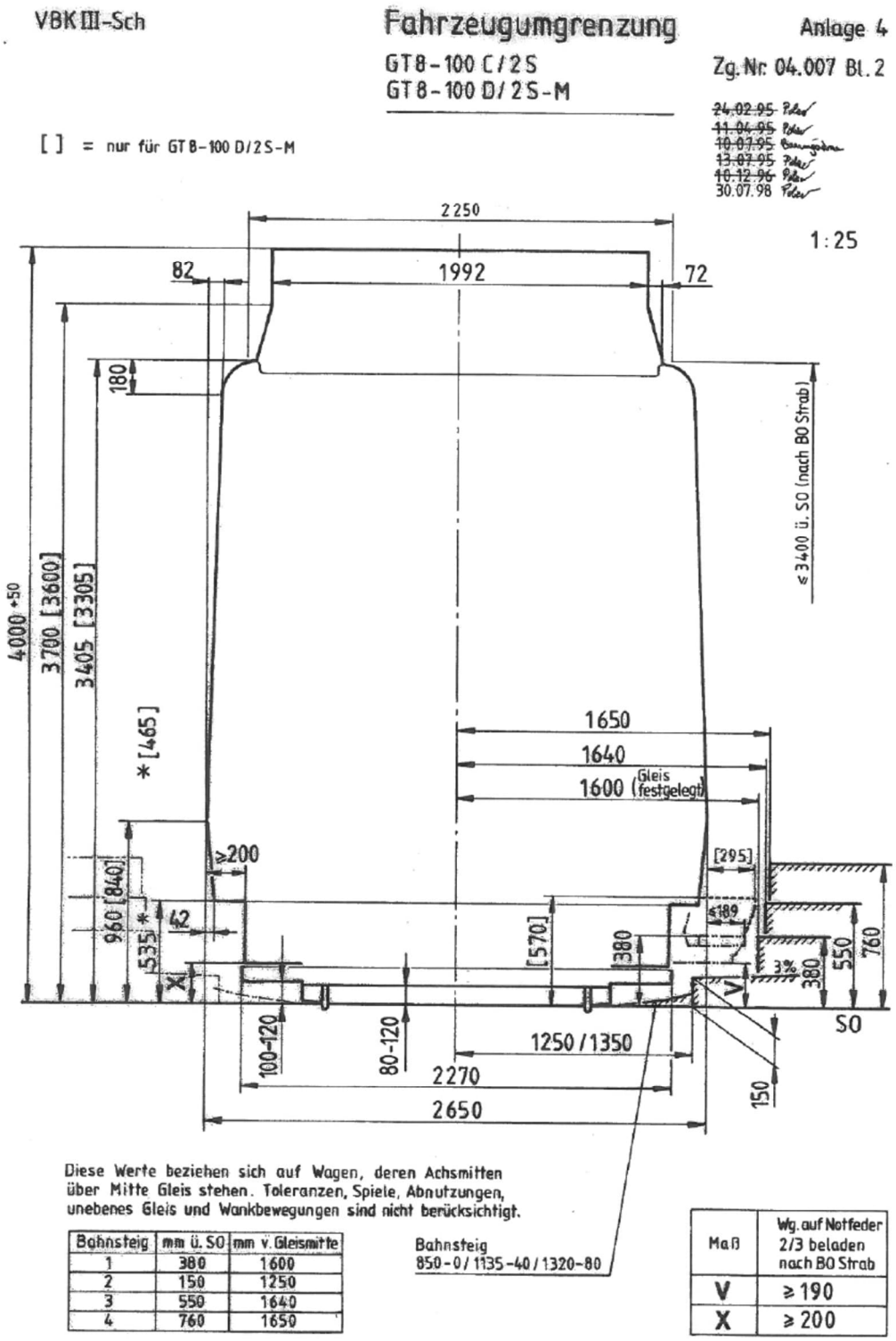
2. Gegenbogen mit R = 25 m
   - Zwischenbogen R = 50 m von mind. 5 m Länge

   und
   - Zwischengerade von mind. 9 m Länge erforderlich

3. Gegenbogen mit R = 50 m
   Kein Zwischenbogen und keine Zwischengerade erforderlich

Anlage 16

Lichtraumprofile BOStrabfahrzeuge



Anlage 17

Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkungen

Über Baumaßnahmen sowie betriebliche Einschränkungen werden Sie über unsere Internetseite www.avg.info/infrastruktur/zugangsbedingungen-preise informiert. Die Aktualisierung der Daten wie Streckensperrungen erfolgt in regelmäßigen Abständen. Von den Einschränkungen betroffene Zugangsberechtigte werden von der AVG informiert. Auskünfte über Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkung erhalten Sie auch bei den jeweils zuständigen Streckenmanager.

Anlage 18

angewandte betrieblich-technische Regelwerke auf der AVG Infrastruktur

Regelwerk-Nr.	Regelwerktitel
301	**Signalbuch**
301.0001 bis 301.9001	Signalbuch
406	**Baubetriebsplanung, Betra und La**
408	**Züge fahren und Rangieren**
408.21-27	Züge fahren
408.48	Rangieren
456	**Regel für Schrankenposten**
457	**Geschwindigkeiten**
457.0001	Betriebliche Infrastrukturdaten und Geschwindigkeitsdaten aktualisieren
457.0201-2014	Gestaltungsregeln für das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)
457.0301	Verzeichnis der Streckenklassen des RB Südwest
458	**Außergewöhliche Transporte**
458.0101	Außergewöhliche Transporte; Grundlagen
458.0102	Außergewöhliche Transporte; Sendung mit Lademaß-überschreitungen (Lü-Sendungen)
458.0103	Außergewöhliche Transporte; Übergroße Fahrzeuge
458.0104	Außergewöhliche Transporte; Schwerwagen
458.0105	Außergewöhliche Transporte; Sonstige Transporte mit technischen oder betrieblichen Besonderheiten
458.0106	Internationaler Verkehr
458.0107	Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung
458.0108	Engstellendokumentation
458.0109	Zuständigkeiten
481	**Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen**
481.0101	Grundlagen für drahtgebundene Fernsprech-verbindungen
481.0205Z01	Zusätzliche Regeln für ortsfeste Teilnehmer im GSM-R-Netz
481.0302	Grundlagen für Verbindungen des GSM-R Rangierfunks
481.9020	GSM-R Fernsprechbedienteil für ortsfeste Teilnehmer (GeFo) der Bauform Dicora-C bedienen
481.9021	GSM-R Fernsprechbedienteil für ortsfeste Teilnehmer (GeFo) der Bauform Dicora-S bedienen
482	**Ortsstellbereiche**
482.8001	Ortsstellbereiche
482.8002	Ortsgestellte Weichen und Gleissperren
482.8003	Mechanisch ortsgestellte Weichen und Gleissperren
482.8004	Elektrisch ortsgestellte Weichen
482.9001	**Signalanlagen bedienen**
VDV SIG-VB-NE	**Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen**
483	**Zugbeeinflussungsanlagen bedienen**
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60 R, System PZB 90, I 60 ER 24, System PZB 90

Regelwerk-Nr.	Regelwerktitel
483.0114	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90
915.0101-915.0107	**Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (VDV-Schrift 757 Teil B Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen - Bremsvorschrift)**
915.1101-915.1107	**Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (VDV-Schrift 757 Teil C Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen - Bremsvorschrift)**
931	**Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung**
931.0000	Allgemeine Anforderungen zu Bauart und Ausrüstung; Grundsätze
931.0101	Bauanforderungen für gleisfahrbare Baumaschinen, Arbeitstriebwagen, Gleiskraftfahrzeuge und Anhänger
931.0103	Bauanforderungen für Zweiwegefahrzeuge
931.0201	Betrieb – Besonderheiten beim Einsatz

Die angewandten betrieblich-technische Regelwerke gelten immer in ihrer neusten Version. Über den aktuellen Stand gibt der jeweiligen Streckenmanager telefonisch oder per E-Mail unter streckenmanagement@avg.karlsruhe.de Auskunft.

Anzuwendende Verordnungen, Vorschriften und Dienstanweisungen

	Mitarbeiter von	
	EIU	EVU
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)	x	x
Ril 301 • Signalbuch (SB)	x	x
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	x	x
VDV-Schrift 885 Instandhaltungsleitfaden Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter bei den der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (VBD-NE)		x
Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	x	x
Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)	x	
Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)		x
Oberbau-Richtlinien für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (OBRI-NE)	x	
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)	x	
BG-Vorschriften (Unfallverhütungsvorschriften) der VBG	x	x
Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)	x	x
Ril 424 • Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter	x	x
Ril 483 • Vorschrift für die Bedienung von Zugbeeinflussungsanlagen (PZB 90)		x
Ril 936.9500 • Technische Regeln Wagen im Betrieb – als Wagenprüfer im Güterverkehr –		x
Ril 936.12 • Merkblätter über Güterwagen		x
VDV 714 • Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen	x	x
VDV 752 • Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Eisenbahnstrecken	x	
VDV 753 • Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie		x
VDV 754 • Richtlinie über die Anforderung an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb	x	x
VDV 755 • Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege – Streckenkenntnis-Richtlinie		x
VDV 756 • Leitfaden für die strukturierte Entscheidungsfindung des EBl	x	
VDV 757 Teil B / Ril 915.0101-0107 • Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen		x
VDV 757 Teil C / Ril 915.1101-1107 • Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen		x

Anlage 19

Verzeichnis der Ansprechpartner

Allgemein:

AVG
Abteilung Netzbetrieb
Tullastr. 71
76131 Karlsruhe
Telefon: 0721 6107 6220; -6221; -6228
Telefax: 0721 6107 6009
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Sekretariat: Telefon: 0721 6107 -6207 oder -6208

Streckenmanager:

Die jeweils zuständigen Streckenmanager zu den Strecken sind in den jeweiligen Anlagen dieser SNB-BT oder im Internet unter: www.avg.info veröffentlicht.

Zugleitungen/Fahrdienstleitung Infrastruktur:

Die Kontaktdaten werden über den Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) sowie über die Fahrplanunterlagen bekanntgegeben.

Vertragswesen:

AVG
Abt. Erlösmanagement
Postfach 1140
76001 Karlsruhe
Telefon: 0721-6107-5653
E-Mail: EM-Service@avg.karlsruhe.de