



Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH  
Tullastraße 71  
76131 Karlsruhe

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

Güterverkehr

gültig ab: 11. April 2016 mit Wirkung ab 11. Dezember 2016

Stand: 12. November 2015

## 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 ihren Netzen 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.

Der Preis einer Trasse ist dabei von den spezifischen Eigenschaften der einen Zug ziehenden Lokomotive bzw. eines Triebwagens abhängig. Um dieses zu berücksichtigen wird für jeden Typ ein Faktor ermittelt, der mit dem Grundpreis multipliziert wird.

Bei der Gestaltung der Trassenpreise 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.

Bei der Einräumung von Flexibilität bezüglich der Fahrplangestaltung durch das EVU sinkt der Trassenpreis im Güterverkehr.

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.]

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

Diese Broschüre stellt Ihnen die Allgemeinen Benutzungsbedingungen und das 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.

## Das neue Trassenpreissystem

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. Des Weiteren kommt der Multiplikator für die Höchstgeschwindigkeit des Zuges hinzu. Die Durchlässigkeit einer Trasse ist auch von den Höchstgeschwindigkeiten der Züge abhängig. Züge mit der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit ermöglichen eine höhere Durchlassfähigkeit der Streckentrasse als sehr langsame Züge.

Preisformel Güterverkehr:

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

Variablen:

P := Trassenpreis/Zug-km

NP := Normalpreis

FA := Flexibilitätsabschlag

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

V := Geschwindigkeitmultiplikator

(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. Endbahnhofs 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.

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

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

### **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  $\frac{1}{4}$  Stunde EUR 25,20 zzgl. MwSt. 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 15.12.2013

Strecken- kategorie	Normalpreis:		
	Geringe Flexibilität (≤ 20 Min)	Mittlere Flexibilität (≤ 3 Std.)	Große Flexibilität (> 3 Std.)
	Euro/Zugkm	Euro/Zugkm	Euro/Zugkm
K1	3,45	2,85	1,85
K2	2,85	2,35	1,35
K3	2,35	1,85	0,85

Bei Fahrten die außerplanmäßige Besetzungen der Betriebsstellen erfordern, wird pro Mitarbeiter und angefangener ¼ Stunde EUR 25,20 zzgl. MwSt. berechnet.

Um die Verwaltungskosten wenigstens teilweise zu decken, behält sich die AVG das Recht vor, einen Mindestbetrag von EUR 100,80 zzgl. MwSt. pro Rechnung zu erheben. Wird dieser Betrag überschritten, fallen keine zusätzlichen Verwaltungsgebühren an.

Zuschlag für Züge mit Sondermaßen:

Stand 15.12.2013

**Euro / Zugkm**

**1,50**

Rangierfahrten durch einen AVG-Bahnhof  
ohne AVG-Trassenbestellung bzw. -nutzung

Stand 11.12.2016

**Euro / einfache Fahrt**

**10,00**

Um die Verwaltungskosten wenigstens teilweise zu decken, behält sich die AVG das Recht vor, einen Mindestbetrag von EUR 45,00 zzgl. MwSt. pro monatlicher Abrechnung zu erheben. Wird dieser Betrag überschritten, fallen keine zusätzlichen Verwaltungsgebühren an.

**Multiplikator für Züge mit geringen Geschwindigkeiten:**

Stand 13.12.2015

$V_{\max}$ höher/gleich 80 km/h	$V_{\max}$ zwischen 79 -50 km/h	$V_{\max}$ kleiner als 50 km/h
1	1,5	2

$V_{\max}$  = Höchstgeschwindigkeit des Züges

**Trassenstudien**

Für Trassenstudien werden gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Streckenmanager EUR 100,80 zzgl. MwSt. sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.

**Antragsgebühr**

Für Trassenanträge werden gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde der Streckenmanager EUR 100,80 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 Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der AVG ist, kann die AVG die Kosten für die Beantragung von Zugtrassen bei anderen EIU dem Antragsteller in Rechnung stellen. Die Kosten der AVG umfassen gem. den Richtlinien der Stadt Karlsruhe pro Arbeitsstunde eines Streckenmanagers EUR 100,80 zzgl. MwSt. sowie die Fremdkosten.

**Streckenkenntnisse**

Die AVG vermittelt bei Bedarf die notwendige Streckenkenntnis. Hierfür werden pro Arbeitsstunde eines Fahrmeisters oder des unterweisenden Fachpersonals 100,80 Euro zzgl. MwSt. pro angefangene Stunde in Rechnung gestellt.

**Mahngebühren**

Im Falle von Mahnungen erhebt die AVG eine Mahngebühr in Höhe von 10,00 Euro zzgl. MwSt. pro Mahnschreiben.

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](http://www.avg.info) erfahren.

Lok-Bez. DB akt.	Bemerkung	Bez. DB bis 94, alt	Bez. DB bis 94, neu	Bez. DR alt	Bez. DR neu	Multiplikator
<b>Diesellokomotiven</b>						
---		V 36	236 101 bis -261			1
---		V 36	236 401 bis x			1,5
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					111	2
298					108	2
710					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
---		220	V 200			1,5
220	(sechssachsig)			V 200	120	2
225						1
228.1	(vierachsig)			V 1801	118.1	1,5
228.2 bis 228.3	(sechssachsig)			V 1802	118.2 bis 118.4	1,5
228.5	(vierachsig)			V 1801	118.5	1,5
228.6 bis 228.8	(sechssachsig)			V 1802	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

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Lok-Bez. DB akt.	Bemerkung	Bez. DB bis 94, alt	Bez. DB bis 94, neu	Bez. DR alt	Bez. DR neu	Multiplikator
245	TRAXX P160 DE ME					1,5
250	Adtranz DE-AC33C (Blue Tiger)					2
264	MaK DE 1004					1,5
---	MaK G1203					1
---	MaK G1203					1
275	MaK G 1206					1
---	Krauss-Maffei M500C		V50			1,5
---	EMD JT26CW-SS "Class 59"					2
---	EMD JT42CWR "Class 66"					2
---	G1000BB-Vossloh					1
---	Vossloh DE 12					1,5
---	Vossloh DE 18					1,5
---	Vossloh G 12					1
---	Vossloh G 18					1
---	Voith Maxima 20 BB					1
---	Voith Maxima 30 o. 40 CC					1
285	TRAXX F140 DE					1,5
246	TRAXX P160 DE					1,5
V 170	Nohab					2
---	Köf II		310, 322 bis 324		100	1
311				V15	101	0,5
312.0				V23	102.0	0,5
331	Köf III		331			1,5
332	Köf III		332			1,5
333	Köf III		333			1
335	Köf III		335			1
360-365		V60	260, 261, 360, 361			1,5
365				V 60		1,5
---	MaK G 322					1,5
---	Vossloh G 400 B					1,5
<b>Elektrolokomotiven</b>						
110		E 10	110			1,5
111			111			1,5
112		E 10.12	112			1,5
112					243	1,5
113			113			1,5
114			114			1,5
114					243	1,5
115			115			1,5
118		E18	118	E18	218	1,5
120						1
127	Siemens ES64P					1
139		E40.10				1,5
140		E40				1,5
141		E41				1
143					243	1,5

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

Lok-Bez. DB akt.	Bemerkung	Bez. DB bis 94, alt	Bez. DB bis 94, neu	Bez. DR alt	Bez. DR neu	Multiplikator
144		E44	144	E44	244	2
145						1,5
146						1,0
151						1,5
152	Siemens ES64F					1,5
155					250	1
156					252	1
180					230	1,5
181.2			180.1 bis 180.2			1,5
182	Siemens ES64U2 "Taurus"					1,5
183						
185						1,5
189	Siemens ES64F4					1,5
193	Siemens Vectron					1
194		E 94			254	2
---	Skoda – 109E(CD BR 380)					1
<b>Dieseltriebwagen</b>						
626	NE 81					1
<b>Dampflokomotiven</b>						
01	Einheitslok	01.0-2	001	01.0-2	01.0-2	1
01	Rekolok			01.5	01.5	1
03	Einheitslok	03.0-2	003	03.0-2	03.0-2	1
03	Rekolok			03.10	03.10	1
23	Neubaulok	23	023			1
35	Neubaulok			23.10	35	1
38			038	38.10-40	38.10-40	1,5
41	Rekolok	41	041 bis 042			1
41	Rekolok			41	41	1
44			044			1,5
50			050 bis 053			1,5
50	Rekolok			50.35	50.35	1,5
52	Kriegslok					1,5
52	Rekolok			52.80	52.80	1,5
58	pr. u. bad. G 12		058			1
64	Einheitslok		064			1,5
65	Neubaulok			65.10	65.10	1,5
75			075			1
78	pr. T18		078	78.0-9	78.0-9	1,5
86	Einheitslok		086			1
91	pr. u. württ. T 9		091			1,5
93	pr. T 14		093			2
94			094			2

Bei einer Mehrfachtraktion 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 gezogen von einer Diesellok BR 218. Die eingeräumte Flexibilität beträgt weniger als 20 Minuten.

Dieses ergibt folgende Ausgangsdaten:

Grundpreis Güterverkehr Streckenkategorie K1, geringe Flexibilität: 3,45 EUR  
Multiplikator für die Baureihe 218: 1  
Multiplikator für Zuggeschwindigkeit: 1

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km:  $1 \cdot 1 \cdot 3,45 \text{ EUR} = 3,45 \text{ EUR}$

2. Beispiel:

Der Zug aus Beispiel 1 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: 3,45 EUR  
Multiplikator für die Baureihe 212: 0,5  
Multiplikator für Doppeltraktion:  $(0,5+0,5) = 1$   
Multiplikator für Zuggeschwindigkeit: 1

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km:  $1 \cdot 1 \cdot 3,45 \text{ EUR} = 3,45 \text{ EUR}$

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: 2,85 EUR  
Multiplikator für die Baureihe 212: 0,5  
Multiplikator für Zuggeschwindigkeit: 1

Ergibt als Trassenpreis pro Zug-km:  $0,5 \cdot 1 \cdot 2,85 \text{ EUR} = 1,43 \text{ EUR}$

Trassenpreise Güterverkehr in Euro

**Streckenkategorien Güterverkehr**

<b>Kategorie</b>	<b>Strecke von</b>	<b>bis</b>
K1	Neckarsulm AVG	Heilbronn
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	Pfintzal-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**

von	bis	km
KA-Albtalbahnhof	KA-Battstr. Einfahrtsignal S	3,8
KA-Battstr. Einfahrtsignal S	Ettlingen Stadt	3,3
Ettlingen Stadt	Busenbach	3,4
Busenbach	Herrenalb	15,6
Busenbach	Ittersbach	14,3
Ettlingen Stadt	Ettlingen West	2,3
KA-Knielingen	KA-Neureut Signal B	3,3
KA-Neureut Signal A	Neureut-Kirchfeld	2,8
Neureut-Kirchfeld	Leopoldshafen	8,0
Abzweig KfK		2,2
KA-Oberausstraße hoch	KA-Grötzingen	0,8
KA-Grötzingen	KA-Durlach Bf	2,5
KA-Oberausstraße hoch	Bretten Bf	16,6
Bretten Bf	Gölshausen	3,7
Bretten Bf.	Eppingen	23,6
Eppingen	Sulzfeld	5,4
Eppingen	Zaisenhausen	8,8
Eppingen	Flehingen	12,2
Eppingen	Steinsfurt Einfahrtsignal G	2,77
Eppingen	Heilbronn	23,5
Neckarsulm AVG	Heilbronn	2,4
KA-Grötzingen	KA-Krappmühlenweg	1,5
KA-Krappmühlenweg	Pfintzal-Söllingen	3,6
Pforzheim	Bad Wildbad	21,7
Pforzheim	Pforzheim-Brötzingen (Nagoldtalbahn)	2,2
Bruchsal	Ubstadt	4,5
Ubstadt	Menzingen	14,7
Ubstadt	Gochsheim	10,6
Ubstadt	Odenheim	10,7
Rastatt	Freudenstadt	56,7
Maulbronn	Maulbronn-West	2,3
Rastatt Weiche DaimlerChrysler	Wintersdorf Streckenende	5,3
Hinterweidenthal-Ost	Bundenthal-Rumbach	15,2