

Schiennetz-Benutzungsbedingungen der



**Eisenbahn der EFW (EbdEFW)
(im Folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)**

**Stand: Vers01: 01.Oktober 2010
 Vers02: 01.Juli 2012
 Vers03: 01.Januar 2019 (aktuell)**

Schiennetz-Benutzungsbedingungen

Besonderer Teil (SNB-BT)

Inhalt

1. **Allgemeine Informationen**
 - 1.1 Einleitung
 - 1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes
 - 1.3 Veröffentlichung und Impressum und Ansprechpartner
2. **Infrastrukturbeschreibung**
 - 1.4 Definition des Netzes
 - 1.5 Verkehrliche Einschränkungen
3. **Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität**
 - 3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz
 - 3.2 Notfallmanagement
 - 3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren
 - 3.4 Allgemeine Kapazitätsmerkmale des Schienenweges
4. **Entgeltgrundsätze**
 - 4.1 Umfang der Pflichtleistung
 - 4.2 Berechnung der Entgelthöhen
 - 4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung
 - 4.4 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems
5. **Anlage**

Formulare für Trassenanmeldungen

1. Allgemeine Informationen

1.1 Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht der Betreiber die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 1 EIBV. Die Liste für leistungsbezogene Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB. Die SNB des Betreibers sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und in einen Besonderen Teil (SNB-BT). Die SNB-AT entsprechen einer Empfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der EbdEFW (Betreiber) und Zugangsberechtigten. Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen). Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der EbdEFW (Betreiber) und Zugangsberechtigten dar.

1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes

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

1.3 Veröffentlichung und Impressum

Die Veröffentlichung der SNB erfolgt im Bundesanzeiger.
Herausgeber der SNB:

Eisenbahn der EFW, EbdEFW
Eisenbahnfreunde Wetterau e.V. Postfach 1212, D-61212 Bad Nauheim

1.4 Ansprechpartner

Verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter:

Stefan John, Steinfurth Str.21, D-61231 Bad Nauheim
Tel.: 06032-9292-29 Fax: 06032-9292-38, Mobil: 0172-6919 866
email: info@ef-wetterau.de

Vertretung durch den stellvertretenden Betriebsleiter:

Manfred Göbel, Am Mühlberg 1, D-61194 Niddatal-Bönstadt
Tel.: 06032-9292-29 Fax: 06032-9292-38, Mobil: 0160-7036285
email: info@ef-wetterau.de

2. Infrastrukturbeschreibung

2.1 Definition des Netzes

Im Folgenden wird das Streckennetz der EbdEFW nach einzelnen Streckenteilen gegliedert dargestellt und erläutert.

2.1.4 Strecke Griedel – Bad Nauheim

Eingleisig, Haltepunkte/Bahnhöfe (Gebäude verkauft) in Rockenberg, Oppershofen, Steinfurth und Bad Nauheim

Nicht elektrifiziert

Streckenklasse: C2

Betriebszeiten: 08.00 bis 18.00 Uhr

Stärkste Streckenneigung: 38 ‰ (zwischen Steinfurth und Bad Nauheim)

Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h

Signaltechnische Ausrüstung: ortsbediente Handweichen und ungesicherte und technisch gesicherte

Bahnübergänge per Induktionskontakten und Handschaltern ET

Kommunikationssystem der Strecke: eigener Betriebsfunk (analog), Mobil-Telefone

Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber:

Von Bad Nauheim-Nord ist der Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG (Bad Nauheim DB) möglich.

2.1.5 Strecke Griedel – Münzenberg

Eingleisig, Haltepunkte/Bahnhöfe (Gebäude verkauft) in Gambach, Ober-Hörgern, Münzenberg

Nicht elektrifiziert

Streckenklasse: C2

Betriebszeiten: 08.00 bis 18.00 Uhr

Stärkste Streckenneigung: 5 ‰

Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h

Signaltechnische Ausrüstung: ortsbediente Handweichen und ungesicherte und technisch gesicherte

Bahnübergänge per Induktionskontakten und Handschaltern ET

Kommunikationssystem der Strecke: eigener Betriebsfunk (analog), Mobil-Telefone

2.1.6 Strecke Griedel – B488 (Richtung Butzbach-Ost der HLB)

Eingleisig, Haltepunkte/Bahnhöfe (Gebäude verkauft) in Griedel

Nicht elektrifiziert

Streckenklasse: C2

Betriebszeiten: 08.00 bis 18.00 Uhr

Stärkste Streckenneigung: 28 ‰ (ab Griedel Richtung B488)

Maximal zulässige Geschwindigkeit: 25 km/h

Signaltechnische Ausrüstung: ortsbediente Handweichen und ungesicherte und technisch gesicherte Bahnübergänge per Induktionskontakten und Handschaltern ET
Kommunikationssystem der Strecke: eigener Betriebsfunk (analog), Mobil-Telefone, und Betriebsfunk der HLB/DB (analog)

Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber in Butzbach:
Von der Streckengrenze Kreisel Butzbach (30 m hinter dem Kreisel L3053) ist der Übergang zum Streckennetz der HLB möglich; von dort weiter in Butzbach-Ost zur DB AG (Butzbach-Nord)

Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber in Bad Nauheim:
Über Weiche 1 in Bad Nauheim/Nord zu Gleis 5 der DB AG bis Gleissperre (Infrastrukturgrenze)

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen können besondere örtliche oder betriebliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung einschränken oder die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen, z.B. aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder wegen baulicher Besonderheiten von Bahnanlagen.

Verkehrliche Einschränkungen können u.a. in folgenden Fällen vorliegen:

1. Gefahrgut
2. Lademaßüberschreitungen
3. Streckenöffnungszeiten
4. Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven
5. Geschwindigkeitsrestriktionen
6. vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

2.2.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen, z.B. die zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen.

2.2.2 Lademaßüberschreitungen

Einschränkungen der Befahrbarkeit des P&R in Bad Nauheim bei Sendungen mit Lademaßüberschreitungen.

2.2.3 Streckenöffnungszeiten

Auf Kundenwunsch können nach Absprache mit der EbdEFW Verkehre zu allen Zeiten stattfinden, wenn dies der EbdEFW rechtzeitig bekannt gegeben wird. Für diese Verkehre kann eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Bereitschaften/Besetzungen erhoben werden.

2.2.4 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

2.2.5 Geschwindigkeitsrestriktionen

Sollten für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehre besondere Geschwindigkeitsrestriktionen notwendig sein, werden sie dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor Durchführung der Fahrt mitgeteilt.

2.2.6 vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf der Homepage des Betreibers unter folgendem Link <https://www.ef-wetterau.de/media/files/EbdEFW-Baumassnahmen-Vers01.pdf> bekannt gegeben. An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

3.1 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

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

3.1.1 Induktive Zugsicherung (PZB)

Es ist keine PZB erforderlich

3.1.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der EbdEFW verkehren, und

a: über Butzbach Nord/Ost einfahren müssen über die für die Zugfunktechnik der EFW und HLB Basis AG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

b: über Bad Nauheim/Nord (Gleis 5 der DB AG) einfahren über die Zugfunktechnik der EFW erforderlichen Funkgeräte verfügen, mindestens jedoch über Mobil-Telefon.

3.2 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der Konzernrichtlinie 123 der DB AG ist Unfallmeldestelle der zuständige Fahrdienstleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte nach den einschlägigen Richtlinien (BUVO-NE) und ist gegenüber dem zugangsberechtigten EVU weisungsbefugt; dieses unterstützt den Fahrdienstleiter, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der EFW bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses.

3.3 Antrags- und Zuweisungsverfahren

3.3.1 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren, bedarf es detaillierter Angaben u.a. zum vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben, die bei der Konstruktion von Fahrplänen für Sondertrassen notwendig sind, benötigt der Zugangsberechtigte ein entsprechendes Formular. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Für Trassenanmeldungen ist das Formular der Anlage zu verwenden.

Das Formular befindet sich zusätzlich zum Download im Internet.

3.3.2 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben.

3.3.3 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte (TaT). Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von TaT Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

3.3.4 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

a. Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten. Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

b. Trassenstudie Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1:1 - Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Sonderzüge werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die EFW selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln. Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der EFW
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt
- 7) Im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten < 2 Stunden vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfang- bzw. Endbahnhof; im Einzelfall vereinbarte Abstellungen auf Trassengleisen von mehr als 2 Stunden werden gesondert berechnet.

4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Maßgebende Werte für die Entgeltbemessung sind die Leistungskennzahlen

Zugkilometer und Wagenanzahl oder Bruttotonnen (teilweise im GV)

Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgenden Formeln:

Trassenpreis pro Kilometer in €uro x maßgebende Entfernung (Zugkilometer) sowie teilweise zusätzlich im Güterverkehr Preis pro Bruttotonne in €uro x maßgebende Bruttotonnenladung oder im Güterverkehr Preis pro Wagen in €uro x maßgebende Wagenanzahl zzgl. Einmalpreis p. Zug

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zug- und/oder Rangierfahrt.

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der normalen Besetzungszeiten, hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten zu übernehmen.

Die zusätzlich zu erbringenden Leistungen sind einzelfallbezogen zu vereinbaren. Gleiches gilt für die hierfür anfallenden Entgelte.

4.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

4.3.1 Personenverkehr Faktor 1,0 (Grundtrassenpreis Personenverkehr)

- 1) Kriterium: Vertakteter Personenverkehr
- 2) Bewertung: Faktor 1,00
Faktor <0,99 (Sonderpreis Teilnutzung der Serviceeinrichtungen)

4.3.2 Überführungsfahrten

- 1) Kriterium: Leertriebfahrzeugfahrten und Werkstattüberführungen werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.
- 2) Bewertung: Faktor 0,4

4.3.3 Güterverkehr

Die Trassenentgelte im Güterverkehr sind auch in ihrer Systematik bezogen auf die Betriebsstandorte spezifisch. Die ortsspezifische Darstellung befindet sich in der Trassenpreisliste der EFW. Diese differenzierten Preise berücksichtigen bereits Unterschiede in den Infrastrukturstandards und den jeweiligen Streckenauslastungen.

Anlagen Formulare für Trassenanmeldungen

Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

An: **EbdEFW, email: info@ef-wetterau.de**

Besteller: _____

Tel.: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift: _____

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Reisezugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Einzel-Verkehr ja nein

Mehrmals-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Einführung über

Bad Nauheim/Nord, Gleis 5 DB AG ja nein

Butzbach Nord/Ost ja nein

E. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeug _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

vorhandende Brh _____

F. Trassenzeiten _____**G. Weitere Kundenwünsche** _____**H. Hinweise aus der Konstruktion** _____**Versicherung:**

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten (zuzüglich eines Zuschlages für Wagnis und Gewinn) an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum) Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

Schienennetznutzungsbedingungen

Infrastrukturbetreiber		Trassenbesteller		Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge	
(Bitte zuständ. Betriebsstandort eintragen) EbdEFW Postfach 12 12 61212 Bad Nauheim					
Fax: 0049-6032-9292-38		Fax:			
E-Mail: info@ef-wetterau.de		E-Mail:			
A. Angaben über den Zuglauf			Reisezug	Güterzug	Sonstiges
a) Verkehrstag/e: Von: Nach: Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft: Vorrang hat: Ankunft Abfahrt Leerfahrt Tfz Fahrt Fahrt zur Baustellenversorgung					
b) Verkehrstag/e: Von: Nach: Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft: Vorrang hat: Ankunft Abfahrt Leerfahrt Tfz Fahrt Fahrt zur Baustellenversorgung					
c) Verkehrstag/e: Von: Nach: Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft: Vorrang hat: Ankunft Abfahrt Leerfahrt Tfz Fahrt Fahrt zur Baustellenversorgung					
d) Verkehrstag/e: Von: Nach: Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft: Vorrang hat: Ankunft Abfahrt Leerfahrt Tfz Fahrt Fahrt zur Baustellenversorgung					
Weitere Angaben zum Laufweg (Streckenangaben) und Unterwegshalte (Haltedauer/-art)					
a)					
b)					
c)					
d)					
Besonderheiten / Sonstiges					
B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen					
Betriebsstelle	Gleislänge	von Datum / Uhrzeit	bis Datum / Uhrzeit	Bemerkungen	
	m				
	m				
	m				
	m				

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)	
Triebfahrzeug (Baureihe): vglb. DB-Baureihe:	
Traktionsart: Elektrisch Diesel DampfloK-Kohle DampfloK-Öl	
Höchstgeschwindigkeit: km/h	bei DampfloK: vorwärts km/h rückwärts km/h
Fahrzeugausrüstung	
Führendes Fahrzeug besitzt eine Zugbeeinflussungsanlage der Bauart „PZB 90“ ja nein	
Führendes Fahrzeug besitzt Zugfunk ja nein	
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa ja nein Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs I EBO liegt vor, bzw. Falls nein Bei DampfloKfahrt ist die Zweimannbesetzung sichergestellt	
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte ja nein	
Doppelstockwagen DA. DB. DAB LNT-Fahrzeug KV Sonstige Transporte Lü; Schwewagen	
Falls Sonstige Transporte (Lü; Schwewagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.	
Wagenzug	
Bremsstellung:	
Vorhandene Brems Hundertstel: Brh	
Wagengewicht: t	Achsen: x
Wagenzuglänge: m	Gesamtlänge: m
Höchstgeschwindigkeit: Km/h	
Bei Reisezügen	
NBÜ vorhanden: ja nein	
Bei Güterzügen	
Ladegut:	
Klasse: Stoffnummer: Gefahrgutklasse:	
Verpackungsgruppe: Streckenklasse:	
KV-Profil-Nummer: P C P C	
Bei Wendezug: Tfz schiebt von bis	
Schiebelok (Baureihe): von bis gekuppelt	
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters gewünscht ja nein	
Falls ja, von bis	
Versicherung:	
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB der EFW/ EbdEFW entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an verrechnet werden.	