

Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Schöllkrippen

Schienennetz- Nutzungsbedingungen

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab 13. Dezember 2026

Stand: 03.09.2025



Allgemeine Informationen

- Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) beinhalten die Nutzungsbedingungen für die nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) durch die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG) zu erbringenden Leistungen sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.
- Die SNB enthalten darüber hinaus Angaben, die für den Zugangsberechtigten von Interesse sind bzw. sein können. Sofern Sie darüber hinaus weitere Informationen benötigen, können Sie diese unter den nachstehend angegebenen Kommunikationsmöglichkeiten erfragen.
- In den SNB informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz sowie mögliche Zusatz- und Nebenleistungen. Wir zeigen darüber hinaus, was Sie bei der Anmeldung von Fahrplanrassen beachten müssen. Unser erklärtes Ziel ist, mit einem überschaubaren Regelwerk anzutreten und in Zusammenarbeit mit anderen Betreibern von Eisenbahninfrastrukturen die Basis für einen gesunden und effizienten Eisenbahnverkehr zu bieten.
- Diese SNB werden im Internet auf der Seite www.kvg-mobil.de veröffentlicht und aktualisiert. (s. Bundesanzeiger)
- Die Übermittlung der Stellungnahmen nach § 8 Absatz 1 Nummer 2 vierter Halbsatz und Nummer 5 EIBV wird auf den elektronischen Weg via E-Mail beschränkt.
- Der Allgemeine Teil der SNB (SNB-AT) entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) empfohlenen Fassung. Davon abweichende und ergänzende Regelungen sind im Besonderen Teil (SNB-BT) bzw. in den Nutzungsbedingungen für Serveeinrichtungen (NBS) enthalten.
- Für Ihre Anfragen und Anregungen nutzen Sie bitte die folgenden Möglichkeiten:

Fachkraft Infrastruktur
Herr Nick Heintz
Am Bahnhof 12
63825 Schöllkrippen
Tel.: 06024 / 655220
Mobil: 0151 / 55651291
E-Mail: n.heintz@kvg-mobil.de

Zugleitung der KVG
Am Bahnhof 1
63825 Schöllkrippen
Tel.: 06024 / 655226
Fax: 06024 / 655227
E-Mail: Zugleitung@kvg-mobil.de

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1 Beschreibung des Schienennetzes..... | 4 |
| 1.1 Schienennetz und Verkehrsleistung | 4 |
| 1.2 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes | 4 |
| 1.3 Regelwerke..... | 5 |
| 1.4 Anreizung der Zugfahrstraßen und Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen | 5 |
| 1.5 Übergang zu anderen Streckennetzen..... | 5 |
| 1.6 Bekanntgabe von Änderungen..... | 5 |
| 1.7 Streckenöffnungszeiten..... | 6 |
| 1.8 Zusätzliche Betriebszeiten | 6 |
| 2 Grundsatzkriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität | 6 |
| 2.1 Voraussetzung für die Zuweisung | 6 |
| 2.2 Bereitstellung von Betriebsmittel | 6 |
| 2.3 Einsatz von Dampflokomotiven | 6 |
| 2.4 Züge, die den Zugangbedingungen nicht entsprechen..... | 7 |
| 2.5 Streckenkenntnis | 7 |
| 3 Antrags- und Zuweisungsverfahren | 7 |
| 3.1 Form der Anmeldung | 7 |
| 3.2 Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugrassen..... | 7 |
| 3.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen | 7 |
| 3.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen..... | 8 |
| 3.5 Trassenstornierung | 8 |
| 3.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten..... | 8 |
| 4 Informationen über die Verfügbare Schienenwegkapazität..... | 8 |
| 4.1 Bereitstellungen von Informationen zur Fahrwegkapazität | 8 |
| 4.2 Trassenstudien, Bearbeitung und Frist..... | 8 |
| 4.3 Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur durch geplante Baumaßnah men | 9 |
| 5 Freiwillige Zusatz- und Nebenleistungen | 9 |
| 6 Notfallmanagement | 9 |
| 7 Entgeltgrundsätze | 9 |
| 7.1 Bestandteile des Mindestzugangspakets | 9 |
| 7.2 Berechnung | 10 |
| 7.3 Entgelthöhen..... | 10 |
| 7.4 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähig keit des Schienennetzes | 10 |
| 7.5 Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität | 11 |
| 7.6 Abrechnung und Bezahlung..... | 12 |

Anlagen

- Streckenübersicht (9361)
- Geschwindigkeitsheft
- Entfernungstabelle
- Trassenpreisliste

1 Beschreibung des Schienennetzes

1.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

An dieser Stelle wird das Schienennetz der KVG und damit die Strecke Kahl (Main) - Schöllkrippen dargestellt und die technischen Parameter benannt. Die Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen wird nur im Personenverkehr bedient. Für den Güterverkehr sind keine Anlagen vorhanden.

1.2 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gelten die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) sowie die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der KVG.

Nachfolgend sind die Parameter der Strecke Kahl (Main) - Schöllkrippen aufgeführt:

| | |
|---|--|
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | |
| - für Züge | 80 km/h |
| - für Rangierfahrten | 25 km/h |
| - Radsatzlast [t] bzw. - Meterlast [t/m] | <ul style="list-style-type: none"> • Kahl/Main – Alzenau 22,0 t bzw. 8,0 t/m • Alzenau – Schöllkrippen 20,0 t bzw. 8,0 t/m • bei Vmax 30 km/h auf den Brücken 22,0 t bzw. 8,0 t/m |
| Zulässige Länge der Züge [m] | 130 m |
| Streckenkategorie (eingleisig/zweigleisig/Hauptbahn/ Nebenbahn/Elektrifizierung) | Nebenbahn, eingleisig, nicht elektrifiziert, regelspurig |
| Gleisgeometrie - kleinster Bogenhalbmesser in (m) | 117 (Bahnhofsnebengleis Schöllkrippen) |
| - größte Neigung in (‰) | 12 |
| Betriebslänge [km] | |
| - Normalspur | 23,0 km |
| - davon elektrisch betrieben | 0,0 km |
| Zahl der Weichen | |
| - insgesamt | 21 |
| - davon ferngestellt | 0 |
| - davon ortsbedient / EOW | 21 |
| Zahl der Betriebsstellen | |
| - Bahnhöfe | 6 |
| - Haltepunkte / Haltestellen / Anst / Awanst | 9 |
| Länge der Bahnsteige | min. 100 m, Ausnahme: Schöllkrippen 72 m |
| Bahnsteighöhen | 55 cm Ausnahmen: HP Herrnmühle, 38 cm |
| Bahnübergänge | |
| - insgesamt | 45 + 2 RÜ + 2 Dienstüberwege |
| - davon technisch gesichert | 24 |
| Betriebsverfahren | Zugleitbetrieb nach FV-NE, im Regelbetrieb ohne Zuglaufmeldungen |

| | |
|-------------------|--|
| Sicherungstechnik | Streckensicherungssystem MCDS der Firma Bombardier |
| Betriebssteuerung | Zugleitung Schöllkrippen |
| Zugfunk | Unternehmenseigener, analoger Zugfunk, Frequenz 69,830 MHz |

1.3 Regelwerke

Für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gelten folgende Regelwerke, diese sind Bestandteil der Nutzungsbedingungen:

- Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE),
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE),
- Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (VBD-NE),
- Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAT),
- VDV-Schrift 753
- Sammlung der betrieblichen Vorschriften der KVG (SbV).

1.4 Anreizung der Zugfahrstraßen und Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen

Die Zugfahrstraßen werden teilweise über IMU-Schleifen angereizt. Regelmäßig verkehrende Fahrzeuge müssen daher über IMU-Taster in den Führerständen verfügen. Auch einzelne Bahnübergangssicherungsanlagen werden über IMU-Schleifen eingeschaltet. Als Rückfallebene stehen immer Einschalttasten zur Verfügung.

1.5 Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu den Streckennetzen des benachbarten Infrastrukturbetreibers DB InfraGO besteht im Bahnhof Kahl (Main), DB-Strecke 3660 Frankfurt Süd – Aschaffenburg. Der Übergang ist durch Zugfahrten möglich, direkt jedoch nur in der Fahrtrichtung Hanau – Kahl (Main) – Schöllkrippen bzw. umgekehrt.

1.6 Bekanntgabe von Änderungen

Änderungen zu den Streckenparametern werden den Zugangsberechtigten durch die KVG direkt bekannt gegeben.

1.7 Streckenöffnungszeiten

- Montag bis Donnerstag jeweils 5:00 bis 23:00 Uhr
- Freitag jeweils 5:00 bis 1:10 Uhr
- Samstag jeweils 6:00 bis 1:10 Uhr
- Sonn- und Feiertag jeweils 6:00 bis 24 Uhr

Für den Streckenübergang zur DB InfraGO im Bahnhof Kahl (Main) sind außerdem die Betriebszeiten der DB-Strecke 3660 Frankfurt Süd – Aschaffenburg relevant.

1.8 Zusätzliche Betriebszeiten

Zugangsberechtigte können nach frühzeitiger Bekanntgabe und Abstimmung mit der KVG, Verkehrsleistungen auch über eine bestehende Streckenöffnung hinaus durchführen. Für diese Leistungen wird dann eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich der erforderlichen Besetzung der Zugleitung Schöllkrippen erforderlich.

2 Grundsatzkriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

2.1 Voraussetzung für die Zuweisung

Ergänzend zu Punkt 2.2 der SNB-AT, ist die Vorlage eines Nachweises einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

2.2 Bereitstellung von Betriebsmitteln

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, und Sicherungseinrichtungen sowie von Bahnübergangssicherungen notwendigen Betriebsmittel (bspw. Einheits- und Vierkantschlüssel, Schlüssel Einschalttasten, etc.) werden dem Zugangsberechtigten, gegen Erstattung der Kosten, in der erforderlichen Anzahl von der KVG vor Verkehrsaufnahme zur Verfügung gestellt. Die Kosten richten sich dabei nach der Anzahl der benötigten Sätze.

2.3 Einsatz von Dampflokomotiven

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen erfolgen. Diese werden besonders hinsichtlich

- des Brandschutzes sowie
- der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven und
- der Benutzbarkeit der Infrastruktur

für den Einzelfall festgelegt.

2.4 Züge, die den Zugangsbedingungen nicht entsprechen

Sollen Züge verkehren, die den Zugangsbedingungen z.B. hinsichtlich der Zuglänge nicht entsprechen, so können für einzelne Züge entsprechende Vereinbarungen zwischen der KVG und dem EVU getroffen werden. Daraus entstehende Mehrkosten sind vom EVU zu tragen und richten sich nach Bearbeitungsstunden und Inanspruchnahme von Personal für die Durchführung der Fahrten (Grundlage Stundensatz).

2.5 Streckenkenntnis

Die für die Benutzung der Infrastruktur erforderliche Orts- und Streckenkenntnis vermittelt die Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG). Die erforderlichen Termine sind kostenpflichtig (siehe Entgeltgrundsätze), wobei die örtliche Einweisung i.d.R. mit 4 Stunden angesetzt werden kann.

Fahren ohne Streckenkenntnis oder ohne Ausbildung für FV-NE inkl. ZLB ist nicht erlaubt.

3 Antrags- und Zuweisungsverfahren

Als Arbeitstage im Sinne der SNB-AT gelten die Tage Montag bis Freitag, ausgenommen Feiertage des Freistaates Bayern.

3.1 Form der Anmeldung

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren, bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des Zugangsberechtigten. Die Trassenanmeldungen haben, für Regelverkehrsleistungen und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen, in schriftlicher Form zu erfolgen. Die Trassenbestellfrist für den Netzfahrplan 2026/2027 endet am Montag, den 13.04.2026.

3.2 Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen

Ergänzend zu Punkt 3.3.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr), für Dampflokomotivfahrten, ggf. ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

3.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

3.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten, nach Annahme des Trassenangebotes, werden hinsichtlich der Entgeltregelung von der KVG als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

3.5 Trassenstornierung

Bei der KVG bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden von der KVG Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

3.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die wegen ihrer äußereren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (bspw. LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Rückbau von Signalen und/oder dergleichen), werden die hierfür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung und dessen Durchführung wird von der KVG ein Entgelt in Abhängigkeit von der Art und dem Umfang der besonderen Anforderungen erhoben.

4 Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität

4.1 Bereitstellungen von Informationen zur Fahrwegkapazität

Angaben zur freien Fahrwegkapazität und zu betrieblichen Restriktionen aus dem aktuell bestellten Betriebsprogramm der Strecke Kahl (Main) – Schöllkrippen erfolgen auf Anfrage.

4.2 Trassenstudien, Bearbeitung und Frist

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination, Beratung und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des Netzfahrplanes.

Auf Anfrage von Zugangsberechtigten werden gegen Erstattung eines Entgeltes von der KVG Trassenstudien erstellt. Dies erfolgt innerhalb von 20 Arbeitstagen.

Die Trassenstudien werden in der Reihenfolge der Anfragen bearbeitet und als Trassenangebote abgegeben. Die Angebotsbindefrist beträgt maximal vier Wochen und

verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird.

4.3 Einschränkungen der Verfügbarkeit der Infrastruktur durch geplante Bau-maßnahmen

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf der KVG-Homepage unter folgendem Link

<http://www.kvg-mobil.de>

bekannt gegeben. An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen. EVU, welche bereits Trassen angefragt oder bestellt haben, erhalten die Mitteilung zusätzlich in Textform.

5 Freiwillige Zusatz- und Nebenleistungen

Die Bereitstellung von Anschlüssen für elektrische Energie und/oder Wasser kann dem Zugangsberechtigten im Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten von der KVG ermöglicht werden. Hierüber sind zwischen der KVG und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen. Näheres dazu ist in den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) enthalten.

6 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der KVG die erforderlichen Daten und Dokumente zur Untersuchung der Ereignisse zur Verfügung, damit die KVG die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Darüber hinaus stellt der Zugangsberechtigte ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher, um im Ereignisfall die erforderlichen Untersuchungen vor Ort durchzuführen und Maßnahmen zur schnellen Wiederaufnahme des Betriebes durchführen zu können. Die Ansprechpartner mit Rufnummer sind der Betriebsleitung der KVG mindestens fünf Arbeitstage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen. Die KVG stellt auf dieser Basis Unfallmeldetafeln mit allen Ansprechpartnern zur Verfügung.

7 Entgeltgrundsätze

7.1 Bestandteile des Mindestzugangspakets

Mit dem Trassenpreis für die Nutzung der Schienenwege sind folgende Leistungen des Mindestzugangspakets abgegolten:

- Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;
- Das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
- Die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden (derzeit nicht vorhanden);
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

7.2 Berechnung

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl

Trassenkilometer

Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgender Formel:

Trassenpreis pro Kilometer in Euro x maßgebende Entfernung (Trassenkilometer)

Die maßgebende Entfernung ist die in der entsprechenden Anlage zu den SNB ausgewiesene Entfernung.

Das Entgelt gilt für die Benutzung der Schienenwege durch Zug- und/oder Rangierfahrten.

7.3 Entgelthöhen

Trassenpreis:

Personenzüge, Regelverkehr gemäß Fahrplan
(einschl. der Benutzung der Stationen)

Trassenpreis: 8,60 € je Trkm
Sonderverkehre, Überführungsfahrten, Probefahrten

Trassenpreis: 7,90 € je Trkm
Mo - Sa (5.00 Uhr - 23.00 Uhr) 71,00 € je Stunde
Mo – Sa (23.00 Uhr – 5.00 Uhr) sowie an
Sonn- und Feiertagen 108,00 € je Stunde
Es werden mindestens 3 Stunden pro Dienstschicht berechnet!

7.4 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes

entfällt

7.5 Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

1. Hinsichtlich der Abwicklung und der Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität gelten die im Allgemeinen Teil (SNB-AT) beschriebenen Regelungen.
2. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen sind genügend Kapazitäten für die Nutzung der Schienenwege gegeben. Zugangsberechtigte haben – vorausgesetzt, es treten keine wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsstruktur ein - keine Kapazitätsengpässe zu erwarten.
3. Im Rahmen der Einjahresvorschau sind keine längerfristigen durch Instandhaltungsmaßnahmen verursachte Beeinträchtigungen in der Betriebsabwicklung zu erwarten. Längerfristig bedeutet in diesem Zusammenhang länger als 16 Tage. Es ist grundsätzlich geplant, die bayerischen Oster- und Pfingstferien für Instandsetzungsmaßnahmen zu nutzen. Die jeweils geplanten Kapazitätseinschränkungen und die konkreten Auswirkungen werden den Zugangsberechtigten spätestens vier Monate vor Beginn der Kapazitätseinschränkung mitgeteilt. Zugangsberechtigte, welche Trassen angefragt oder bestellt haben, werden zusätzlich schriftlich informiert.

Bei Maßnahmen die ad-hoc oder aus anderen Gründen kurzfristig durchgeführt werden müssen, erfolgt eine umgehende Mitteilung an die Zugangsberechtigten, welche Trassen bestellt oder angefragt haben. Mit den Nutzern der Schienenwege werden dann die weiteren Maßnahmen abgestimmt.

Baumaßnahmen werden so geplant, dass grundsätzlich eine Erreichbarkeit der Werkstatt Schöllkrippen in zu vereinbarenden Überführungsslots gewährleistet bleibt und kleinere Baumaßnahmen in den natürlichen Betriebspausen durchgeführt werden. Beabsichtigte Bau- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen werden auf der Homepage der KVG angekündigt (siehe auch Punkt 4.3).

4. Abgestuftes Informationskonzept

| Maßnahme | Dauer | Ankündigung | Konsultation (nach Ankündigung) | Detailübermittlung |
|----------|--------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|
| ad-hoc | nach Notwendigkeit | umgehend | keine | umgehend |
| Regulär | bis zu 16 Tage | 6 Monate vor Maßnahme | 2 Wochen | 4 Monate vor Maßnahme |

| | | | | |
|---------------|--------------------|--|------------------------------------|-----------------------|
| Längerfristig | länger als 16 Tage | Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der SNB | Im Rahmen der Konsultation der SNB | 6 Monate vor Maßnahme |
|---------------|--------------------|--|------------------------------------|-----------------------|

Ankündigung: Eine Übersicht der Dauer und Zeitspanne der Maßnahme sowie des betroffenen Streckenabschnitts

Konsultation: Gibt den Zugangsberechtigten die Möglichkeit, Vorschläge zur Durchführung der Maßnahme zu unterbreiten, die die Auswirkungen auf die Zugangsberechtigten reduzieren oder anpassen könnten.

Vorgehen:

Nach Erhalt der Ankündigung haben die Zugangsberechtigten, innerhalb der oben beschriebenen Fristen, die Möglichkeit den Infrastrukturbetreiber per Email (info@kvg-mobil.de) mit Vorschlägen und Fragen zu kontaktieren.

Der Infrastrukturbetreiber bewertet diese und gibt innerhalb von 4 Wochen nach Erhalt, Rückmeldung an die Zugangsberechtigten.

Der Infrastrukturbetreiber behält sich vor Video- oder Telefonkonferenzen zur detaillierten Abstimmung (z.B. Überführungsslots) anzuberaumen.

Sollten die Zugangsberechtigten mit dem Ergebnis der Konsultation nicht einverstanden sein, können sie sich in finaler Instanz an die Geschäftsführung der KVG (m.bichtemann@kvg-mobil.de) wenden.

Detailübermittlung:

- Angabe des beeinträchtigten Streckenabschnitts
- Stundengenaue Angabe der Sperrzeit
- Grund der Nichtverfügbarkeit

5. Die Abwicklung des Betriebsablaufes im Dispatcherverfahren erlaubt eine zügige und diskriminierungsfreie Behandlung aller geforderten Zugänge.

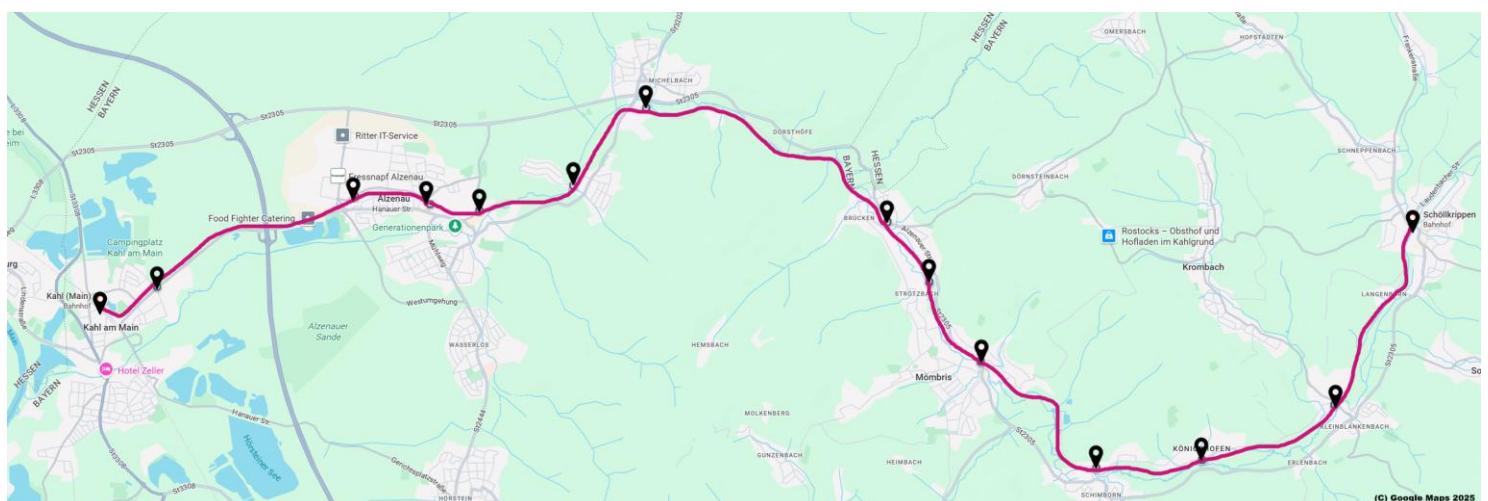
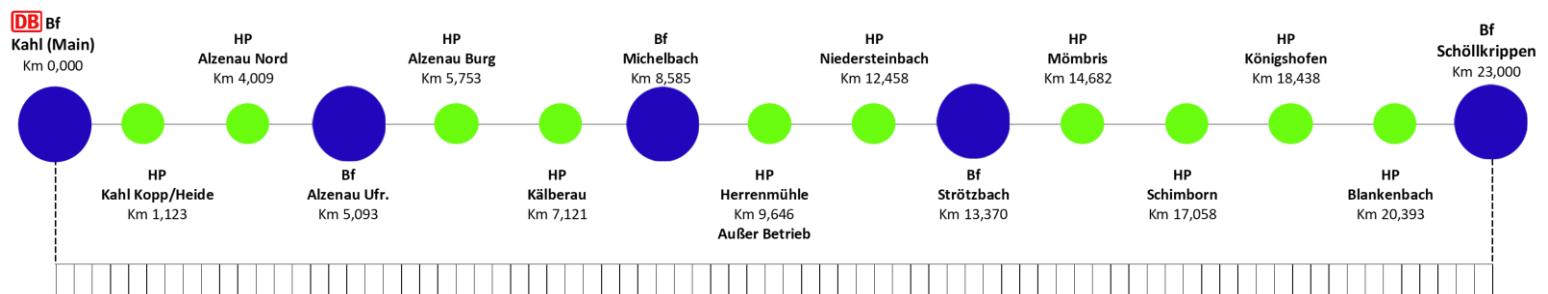
7.6 Abrechnung und Bezahlung

Die Rechnungsbeträge sind ohne Abzug auf das Konto der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH Schöllkrippen (IBAN DE53 7955 0000 0240 0786 18) zu überweisen. Bei nicht fristgemäßer Bezahlung werden Verzugszinsen in Höhe von 8 % über dem von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen Basiszinssatz fällig.

Schienenbenutzungsbedingungen; Verzeichnis der Anlagen:

- **Anlage 1** Streckenübersicht (9361)
- **Anlage 2** Geschwindigkeitsheft
- **Anlage 3** Entfernungstabelle
- **Anlage 4** Trassenpreisliste

Streckenübersicht (9361)



Anlage 2

| VzG | | | | | |
|---|------|------------------------|--------|------------------------------------|--|
| gültig ab 21.03.2015 | | | | | |
| 642 Schöllkrippen – Kahl (Main) Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V _{max} 80 km/h | | | | | |
| Richtung: Kahl (Main) | | | | | |
| 1 | 2 | 3a | 3b | 4 | |
| ab km | Km/h | Betriebsstelle | Lage | Besonderheiten | |
| | | km | | | |
| 23,00 | 40 | Schöllkrippen Bf | | | |
| | | Bü km 22,928 | | | |
| | | | 22,874 | Asig | |
| | | Bü km 22,850 | | | |
| | | Bü Km 22,800 | | | |
| | | Bü km 22,624 | | | |
| 22,60 | 60 | | | | |
| | | | 22,566 | Ra 10 | |
| | | | 22,387 | Üs | |
| | | Bü km 22,000 | | | |
| | | | 21,735 | P-Tafel | |
| | | | 21,280 | Ne 2 | |
| | | | 20,880 | Ne 1 | |
| | | | 20,848 | Üs | |
| | | Bü km 20,823 | | | |
| | | Blankenbach ohne Asig | 20,500 | | |
| | | Bü km 20,445 | | | |
| | | | 20,282 | Ra 10 | |
| | | Bü km 19,600 | | | |
| | | | 19,198 | P-Tafel | |
| | | Bü km 19,185 | | | |
| | | Bü km 18,935 | | | |
| | | | 18,891 | Üs | |
| | | Bü km 18,500 | | | |
| | | Königshofen Hp | 18,438 | | |
| | | Bü km 18,100 | | | |
| | | | 17,450 | Ne 2 mit Lf 6 (3) ▽ | |
| | | | | Lf 6 im verkürzten Bremswegabstand | |
| | | | 17,571 | UT | |
| | | Bü km 17,500 | | | |
| | | | 17,100 | Lf 7 (3) | |
| | | | 17,105 | P-Tafel | |
| 17,10 | 30 | Schimborn | | | |
| 17,00 | | | | | |
| | | | 16,994 | Bksig S 62 | |
| | | Bü km 16,981 | | | |
| | | | 16,973 | P-Tafel | |
| | | Bü km 16,790 | | | |
| | | | 16,532 | P-Tafel | |
| | | Bü km 16,181 | | | |
| | | | 15,939 | P-Tafel | |
| | | Bü km 15,688 | | | |
| | | | 15,330 | UT | |
| | | Bü km 15,573 | | | |
| | | | 15,151 | Üs | |
| | | | 14,977 | Ne 2 | |
| | | Bü km 14,752 | | | |
| | | Mömbris-Mensengesäß Hp | 14,682 | | |
| | | | 14,579 | Esig S 42 | |
| | | Bü km 14,177 | | | |
| | | Bü km 13,945 | | | |
| | | | 13,900 | Lf 6 (4) | |
| 13,50 | 40 | | 13,500 | Lf 7 (4) | |
| | | Bü km 13,435 | | | |
| | | Strötzbach | 13,400 | | |
| | | | 13,303 | Asig S 44 | |
| | | | 13,230 | Lf 7 (6) | |
| 13,31 | 60 | | 13,124 | Ra 10 | |
| | | | 12,854 | P-Tafel | |
| | | | 12,803 | Lf 6 (2) | |
| | | Bü km 12,748 | | | |
| | | Bü km 12,521 | | | |
| | | Niedersteinbach Hp | 12,458 | | |
| | | | 12,400 | P-Tafel | |
| | | | 12,400 | Lf 7 (2) Bü | |
| 12,39 | | Bü km 12,399 | | | |
| 12,37 | | | 12,333 | Lf 4 | |
| | | | 12,279 | Üs | |

| 1 | 2 | 3a | 3b | 4 |
|-------|------|-----------------------|--------|--------------------|
| ab km | Km/h | Betriebsstelle | Lage | Besonderheiten |
| 12,02 | 60 | Bü km 12,018 | | |
| | | | 11,616 | UT |
| | | | 11,425 | Üs |
| | | Bü km 11,030 | | |
| | | Bü km | | |
| | | Bü km 9,670 | | |
| | | Herrnmühle Hp | 9,600 | |
| | | | 9,247 | Ne 2 |
| | | Bü km 9,226 | 9,090 | Lf 6 (4) |
| | | | 8,847 | Ne 1 |
| | | | 8,733 | Deckungssignal Rfw |
| 8,69 | 40 | 8,690 | 8,690 | Lf 7 (4) |
| | | Michelbach | 8,585 | |
| | | | 8,520 | Asig S 32 |
| | | | 8,450 | Lf 7 (6) |
| | | Bü km 8,437 | | |
| | | Bü km 8,367 | | |
| 8,45 | 60 | 8,321 | 8,321 | Ra 10 |
| | | | 8,313 | P-Tafel |
| | | | 7,710 | P-Tafel |
| | | | 7,467 | Üs |
| | | Bü km 7,438 | | |
| | | Bü km 7,267 | | |
| | | Kälberau Hp | 7,121 | |
| | | | 7,075 | Üsw |
| | | Bü km 7,057 | | |
| | | | 6,768 | P-Tafel |
| | | Bü km 6,475 | | |
| 5,80 | 30 | 6,272 | 6,272 | Anrückm. |
| | | 5,700 | 5,700 | |
| | | | 5,704 | Esig S 22 |
| | | Bü km 5,683 | | |
| | | | 5,611 | Üs |
| | | | 5,440 | Lf 6 (3) |
| | | Bü km 5,279 | | |
| | | Alzenau (Unterfr.) Hp | 5,100 | |
| | | | 5,04 | Lf 7 (3) |
| | | Bü km 5,024 | | |
| | | Alzenau Bf | 4,940 | |
| | | | 4,908 | Asig S 24 |
| | | | 4,906 | UT |
| 4,81 | 60 | 4,780 | 4,780 | |
| | | | 4,721 | Ra 10 |
| | | Bü km 4,444 | | |
| | | Bü km 4,385 | | |
| | | Alzenau Nord Hp | 4,009 | |
| | | | 3,944 | Üs |
| | | Bü km 3,810 | | |
| 3,80 | 80 | 2,577 | 2,577 | Üs |
| | | Bü km 2,175 | | |
| | | | 1,500 | Lf 6 (6) |
| | | | 1,169 | Üs |
| | | Kahl Kopp/Heide Hp | 1,123 | |
| | | | 1,089 | Üsw |
| | | Bü km 1,085 | | |
| 1,10 | 60 | 0,936 | 0,936 | Ne 2 mit Zs 3V (3) |
| | | | 0,802 | Üsw |
| | | Bü km 0,800 | | |
| | | | 0,540 | Zs 3 (3) |
| | | | 0,536 | Ne 1 |
| 0,54 | 30 | 0,440 | 0,440 | |
| | | Ls 856 DB Netz | | |
| | | Kahl (Main) | 0,000 | |

| VzG | | | | | |
|--|--------------------|----------------------|----------|----------------|--|
| gültig ab 21.03.2015 | | | | | |
| Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V _{max} 80 km/h | | | | | |
| Richtung: Schöllkrippen | | | | | |
| 1,00 | 2 | 3a | 3b | 4 | |
| ab km | Km/h | Betriebsstelle | Lage | Besonderheiten | |
| | | | km | | |
| 0,00 | 60 | Kahl (Main) KVG | 0,000 | | |
| | | | 3,400 | Lf 6 (6) | |
| | | | 0,347 | Asig S 11 | |
| | | | 3,800 | Lf 7 (6) | |
| | | | 0,434 | Ra 10 | |
| | | Bü km 0,800 | | | |
| | | Bü km 1,085 | | | |
| 1,10 | | | | | |
| 80 | Kahl Kopp/Heide Hp | 1,123 | | | |
| | | 1,774 | US 4/l | | |
| | Bü km 2,175 | | | | |
| | | 3,400 | US 5/l | | |
| 3,80 | Bü km 3,810 | | | | |
| | Alzenau Nord Hp | 4,009 | | | |
| | | 4,090 | US 7/l | | |
| | | 4,420 | Lf 6 (4) | | |
| | Bü km 4,385 | | | | |
| | Bü km 4,444 | | | | |
| | | | 4,659 | Esig S 21 | |
| | Bü km 4,798 | | | | |
| 4,02 | 40 | | 4,820 | | |
| | | Alzenau (Unterfr) Bf | 4,940 | | |
| | | | 4,978 | Asig S 23 | |
| | | Bü km 5,024 | | | |
| 5,05 | | | | | |
| | | Alzenau (Unterfr) Hp | 5,100 | | |
| | | | 5,165 | Ra 10 | |
| | | | 5,210 | US 10/l | |
| | Bü km 5,279 | | | | |
| 5,28 | 60 | | Lf 7 (6) | | |
| | | | 5,294 | US 11/l | |
| | | | 5,660 | Usw | |
| | | Bü km 5,683 | | | |
| | | Alzenau Burg Hp | 5,700 | | |
| | | | 6,669 | Üs | |
| | | Bü km 6,475 | | | |
| | | | 7,208 | P-Tafel | |
| | Bü km 7,267 | | | | |
| | | | 7,380 | Ne 2 | |
| | Bü km 7,438 | | | | |
| | | | 7,780 | Ne 1 | |
| | | | 7,784 | P-Tafel | |
| | | | 7,792 | Ne 1 | |
| | | | 7,987 | Üs | |
| | Bü km 8,043 | | | | |
| | | | 8,050 | Lf 6 (4) | |
| | | | 8,349 | Usw | |
| | | | 8,450 | Lf 7 (4) | |
| | Bü km 8,367 | | | | |
| | | | 8,401 | Deckungssignal | |
| 8,45 | 40 | | 8,445 | Usw | |
| | | Bü km 8,437 | | | |
| | | Michelbach | 8,560 | | |
| | | | 8,627 | Asig S 31 | |
| 8,69 | | | | | |
| | | | 8,797 | Ra 10 | |
| | | | 8,834 | Üs | |
| | | Bü km 9,226 | | | |
| | Herrnmühle Hpu | | 9,646 | | |
| | Bü km 9,670 | | | | |
| | | | 10,436 | UT | |
| | | | 10,624 | Üs | |
| | Bü km 10,850 | | | | |
| | Bü km 11,030 | | | | |
| | | | 11,612 | Üs | |
| | | | 11,977 | Lf 6 (2) | |
| | Bü km 12,018 | | | | |
| | | | 12,125 | P-Tafel | |
| 12,37 | 20 | | 12,378 | Lf 7 (2) Bü | |
| 12,39 | | Bü km 12,399 | | | |

| 1,00 | 2 | 3a | 3b | 4 | |
|-------|---------|------------------------|--------|----------------|-------------|
| ab km | Km/h | Betriebsstelle | Lage | Besonderheiten | |
| | | | km | | |
| | 60 | Niedersteinbach Hp | 12,400 | | |
| | | | 12,474 | P-Tafel | |
| | | Bü km 12,521 | | 12,724 | Ne 2 |
| | | | | 12,830 | Lf 6 (4) |
| | | Bü km 12,748 | | 13,074 | Esig S 41 |
| | | | | 13,165 | P-Tafel |
| 13,23 | | | 13,230 | Lf 7 (4) | |
| | | Störtzbach | 13,370 | | |
| 13,43 | 40 | | 13,427 | P-Tafel | |
| | | Bü km 13,435 | | 13,430 | Asig S 43 |
| 13,50 | | | | | |
| | | | 13,603 | Üs | |
| | | | 13,605 | Ra 10 | |
| | | | 13,785 | Usw | |
| | | Bü km 13,945 | | 14,157 | Usw |
| | | | | | |
| | 60 | Bü km 14,177 | | | |
| | | | 14,357 | Us | |
| | | Mombris-Mensengesäß Hp | 14,700 | | |
| | | | 14,740 | Usw | |
| | | Bü km 14,752 | | 15,215 | P-Tafel |
| | | | | | |
| | | Bü km 15,573 | | | |
| | | Bü km 15,688 | | 15,821 | P-Tafel |
| | 20 | Bü km 16,181 | | | |
| | | | 16,385 | UT | |
| | | | 16,391 | P-Tafel | |
| | | | 16,519 | P-Tafel | |
| | | | 16,577 | Üs | |
| | | | 16,649 | P-Tafel | |
| | | | 16,700 | Ne 2 | |
| | | Bü km 16,790 | | | |
| | 60 | Bü km 16,981 | | | |
| | | Schimborn Hp | 17,060 | | |
| | | | 17,100 | Bk S 61 | |
| | | Bü km 17,500 | | 17,811 | P-Tafel |
| | | | | 18,090 | Us |
| | | Bü km 18,100 | | | |
| | | Königshofen Hp | 18,438 | | |
| | | | 18,478 | Usw | |
| | 20 | Bü km 18,500 | | | |
| | | | 18,915 | P-Tafel | |
| | | Bü km 18,935 | | 19,180 | Lf 6 (2) |
| | | | | 19,585 | Lf 7 (2) Bü |
| 19,59 | | Bü km 19,600 | | | |
| | | | 19,660 | Ne 2 | |
| | | | 20,047 | Us | |
| | | | 20,055 | Ne 1 | |
| | 60 | Blankenbach ohne Asig | 20,300 | | |
| | | | 20,432 | Usw | |
| | | Bü km 20,445 | | 20,553 | P-Tafel |
| | | | | 20,817 | Ra 10 |
| | | Bü km 20,823 | | | |
| | | Bü km 21,386 | | 21,560 | Ne 2 |
| | | | | 21,960 | Esig S 81 |
| | | Bü km 22,000 | | | |
| | 30 / 20 | | 22,209 | Üs | |
| | | | 22,369 | Zs 3 (3) / (2) | |
| | | Bü km 22,624 | | | |
| | | | 22,705 | Us | |
| | | Bü km 22,800 | | | |
| | | Bü km 22,850 | | | |
| | | Bü km 22,928 | | | |
| | | Schöllkrippen | | | |

Anlage 3**Entfernungstabelle für die Entgeltberechnung**

Maßgebliche Entfernungssangaben in km

Eisenbahnstrecke: Kahl (Main) – Schöllkrippen

zwischen und Schöllkrippen

| | |
|-----------------|----|
| Kahl (Main) | 23 |
| Alzenau Ufr. | 18 |
| Kälberau | 16 |
| Michelbach | 14 |
| Niedersteinbach | 11 |
| Strözbach | 10 |
| Mömbris | 8 |
| Schimborn | 6 |
| Königshofen | 5 |
| Blankenbach | 3 |

Anlage 4

Trassenpreisliste und Entgelte für die Eisenbahnstrecke Kahl (Main) Privatbahn – Schöllkrippen

gültig ab 13. Dezember 2026

Es gelten die „Schiennetz-Nutzungsbedingungen der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH“ Allgemeiner Teil (SNB-AT) und Besonderer Teil (SNB-BT) vom 03.09.2025 sowie die „Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen“ (NBS) vom 03.09.2025.

Infrastrukturbetreiber: Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH
Am Bahnhof 12
63825 Schöllkrippen
Tel.: 06024 / 655120
Fax. 06024 / 655250
e-mail: info@kvg-mobil.de
Website: www.kvg-mobil.de

Entgeltverzeichnis:

Trassenpreis: Personenzüge Regelverkehr gemäß Fahrplan
(einschl. der Benutzung der Stationen)
Fahrplanjahr 2027 (ab 13.12.2026) 8,60 € je Trkm

Trassenpreis: Sonderverkehre, Überführungsfahrten, Probefahrten
Fahrplanjahr 2027 (ab 13.12.2026) 7,90 € je Trkm

Trassenstornierungen:

Für die Stornierung von Fahrplanrassen werden folgende Entgelte erhoben:

- Stornierung zwischen 30 und 14 Tagen vor der geplanten Fahrt: 50% des Trassenentgeltes
- Stornierung weniger als 14 Tage vor der geplanten Fahrt: 80% des Trassenentgeltes

Lotsengestellung: Mo - Sa (5.00 Uhr - 23.00 Uhr) 71,00 €/ je Stunde
Mo – Sa (23.00 Uhr – 5.00 Uhr) sowie an
Sonn- und Feiertagen 108,00 €/ je Stunde
Es werden mindestens 3 Stunden pro Dienstschicht berechnet!

Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten:

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der in den SNB-BT bekannt gegebenen Besetzungszeiten hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten für die Besetzung der Zugleitung (Verlängerung der Dienstzeiten) zu übernehmen. Die zusätzlich zu erbringenden Leistungen sind einzelfallbezogen zu vereinbaren. Gleiches gilt für die hierfür anfallenden Entgelte.

Örtliche Einweisung für nicht Streckenkundige:

Das Entgelt für die örtliche Einweisung nicht streckenkundiger Triebfahrzeugführer (Dauer ca. 3 bis 3,5 h) beträgt:

- Montags bis freitags außer an gesetzlichen Feiertagen in Bayern zu Bürozeiten (7 bis 18 Uhr): 270 €
- Samstags, Sonn- und Feiertags sowie außerhalb der Bürozeiten: 420 €