

Landkreis Konstanz, EVU Seehäslle

Schienenetz-Nutzungsbedingungen des Landkreises Konstanz, EVU Seehäslle

Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 28. November 2023

Gültig ab: 15. Dezember 2024

Inhaltsverzeichnis

A. Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT	3
A1. Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT	3
A2. Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT	3
A3. Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT	3
A4. Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT	3
A5. Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT	4
A6. Zu Punkt 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT	4
A7. Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT	4
A8. Zu Punkt 7.2 SNB-AT	4
B. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	4
B1. Streckendatenblätter.....	4
B2. Entfernungsübersicht.....	6
B3. Betriebszeiten SWEG	7
B4. Anforderung an das Personal	7
B5. Betriebsvorschriften	7
B6. Notfallmanagement.....	7
B7. Triebfahrzeuge.....	7
B8. Besonderheiten der Infrastruktur	7
B9. Trassenstudien und Trassenanträge	7
B10. Verkehrliche Einschränkungen	7
B11. Gefahrgut.....	8
B12. Dampfzugfahrten	8
B13. Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten.....	8
B14. Energieversorgung	9
C. Entgeltgrundsätze	9
C1. Grundzüge des SWEG-Trassenpreissystems	9
C2. Stornierungen	10
D. Kapazitätszuweisung und Koordinierungsverfahren	10
E. Sonstiges	11
F. Anlagenübersicht	11
Impressum	11

Geschäftsbedingungen:

Es gelten die „Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Landkreises Konstanz, EVU Seehäsele – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen.

Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

Im Auftrag des Betreibers der Schienenwege wird die Betriebsführung von der SWEG Schienenwege GmbH wahrgenommen. Die Kontaktdaten ergeben sich aus Anlage 1.

A. Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT:**A1. Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT**

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Richtlinie 755 wird ein Entgelt auf Stundensatzbasis gemäß den Entgeltgrundsätzen erhoben. Die Mindestbestellzeit beträgt drei Stunden (siehe Punkt C1). Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird.

A2. Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die baulichen und betrieblichen Standards der Strecke Stahringen – Stockach können den SNB-BT unter Punkt B1 entnommen werden.

A3. Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Zugangsrelevante Regelwerke

- AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
- EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
- ESO – Eisenbahnsignalordnung
- Landeseisenbahngesetz BW
- TfV - Triebfahrzeugführerscheinverordnung
- BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- SIG-VB-NE – Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- VDV 753 – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
- VDV 755 – Streckenkenntnis-Richtlinie
- SbV – Sammlung betrieblicher Vorschriften
- Ril 301 – Signalbuch
- Ril 408 – Fahrdienstvorschrift
- Ergänzende Bestimmungen zur Ril 408 Stahringen-Stockach
- Ril 437 der DB Netz AG
- Ril 482.9041 und 482.9042 der DB Netz AG

Allen Zugangsberechtigten werden auf Anfrage (E-Mail: ei-u-seehaesele@sweg.de) die SbV und die Ergänzenden Bestimmungen zur Ril 408 sowie die Quellen in den für die Fahrplanperiode gültigen Regelwerken in der aktuellen Fassung bereitgestellt.

A4. Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Für Anträge/Anmeldungen zum Netzfahrplan und zum Gelegenheitsverkehr ist das „Trassenbestellformular“ (Anlage 3), welches im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht ist, zu verwenden.

A5. Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage sind die Wochentage Montag bis Freitag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage in Baden-Württemberg.

A6. Zu Punkt 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT

Notfallmanagement – siehe Punkt B6.

A7. Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Die Strecke Stahringen – Stockach ist eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrung durchgeführt werden. Streckensperrungen aufgrund von planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden den Zugangsberechtigten mit betroffenen, zugeteilten Trassen so früh wie möglich, mindestens jedoch 2 Monate vor der jeweiligen Streckensperrung mitgeteilt.

A8. Zu Punkt 7.2 SNB-AT

Da es auf der Strecke Stahringen – Stockach keine besetzten Betriebsstellen gibt, sind die Personen bzw. Stellen zu benachrichtigen, die in Anlage 1 benannt sind.

B. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**B1. Streckendatenblätter**

- **Art des Schienenweges**
Bei der normalspurigen Strecke Stahringen – Stockach handelt es sich um öffentliche Eisenbahninfrastruktur, welche dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) unterliegt und nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben wird.
- **Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen**
Im Bahnhof Stahringen zweigt die Strecke Stahringen – Stockach im Bahn-km 7,7(Grenzzeichen der Weiche 106) von der eingleisigen Hauptbahn Radolfzell – Friedrichshafen der DB Netz AG ab. Betrieblich stellt das Einfahrsignal 1G/1p1 in km 8,022 die Grenze zur DB-Infrastruktur dar. In Bahn-km 17,846 (Einfahrsignal F im Bahnhof Stockach) grenzt die Strecke Stahringen – Stockach an die Strecke Stockach – Mengen (Ablachtalbahn). Betreiber ist die Ablachtalbahn. Ein Verbindungsstück von 24 Metern zwischen der Strecke Stahringen – Stockach und der Strecke Stockach - Mengen wird noch von der DB Netz AG betrieben. Die Betriebsübergabe an den Betreiber der Schienenwege oder die Ablachtalbahn ist seitens der DB Netz AG beabsichtigt.
- **Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO**
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist als Nebenbahn eingestuft.
- **Ein- oder Mehrgleisigkeit**
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist eingleisig.
- **Elektrifizierung**
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist nicht elektrifiziert.

- Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge Entfällt.
- Spurweite
Die Spurweite beträgt 1435 mm (Normalspur).
- Streckenklasse
Auf der Strecke Stahringen – Stockach ist bis zur Infrastrukturgrenze die Streckenklasse CE vorhanden.
- Streckenhöchstgeschwindigkeiten
Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h
- Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten
Die Streckengeschwindigkeit beträgt 80 km/h von km 8,022 bis km 17,1, sowie 50 km/h von km 17,1 bis km 17,846.
- Neigungen und Steigungen
Die maßgebliche Neigung beträgt zwischen Stockach und Stahringen 9,028‰.
- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen
Die maximale Zuglänge beträgt 700 m. Bei Halten in Bahnhof Stockach sind die Regelungen der SbV zu beachten.
- Bremsweg
Der Bremsweg der Strecke beträgt 400 m.
- Bremsstellung der Züge
Die Bremsstellung der Züge richtet sich nach der Bremstafel für 400m Bremsweg.
- Mindestbremshundertstel
Die erforderlichen Bremshundertstel können der RiL 408 entnommen werden.
- Betriebsverfahren
Signalisierter Zugleitbetrieb nach Richtlinie 437 der DB Netz AG.
- Zugbeeinflussung (z. B. PZB, LZB, ETCS)
Die Strecke ist mit PZB ausgerüstet.
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
Fahrdienstliche Meldungen und Aufträge erfolgen über das öffentliche GSM-Netz. Die Verständigung zwischen dem Zlr/Fdl Radolfzell und dem Tf erfolgt über Zugfunk P-GSM (D). Die Netzumschaltunkte sind im Fahrplan eingetragen.
- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten

Spezielle Ausrüstungsgegenstände können der RiL 408 entnommen werden.

- Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO sind nicht vorhanden.
- Gefahrgutrestriktionen
Die Restriktionen sind in Abschnitt B11 geregelt.
- Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte
Eine generelle Einschränkung einzelner Traktionsarten besteht nicht.
- Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach darf mit Personen- und Güterzügen befahren werden.
- Eventuelle sonstige Einschränkungen (z. B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)
Einschränkungen sind der SbV zu entnehmen bzw. werden mit SZB-Befehl mitgeteilt. Fahrpläne für Sonderzüge werden auf der Strecke Stahringen – Stockach von der SWEG Schienenwege GmbH erstellt.
- Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten
Technische und betriebliche Besonderheiten sind aus der RiL 408 zu entnehmen.
- Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb
Die Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichung vom Regelbetrieb sind aus der RiL 408 zu entnehmen.
- Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen oder für das Befahren von Steilstrecken)
Eine zusätzliche Besetzung des Triebfahrzeuges ist grundsätzlich nicht erforderlich.
- Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)

B2. Entfernungsübersicht:

Differenz zw. Bst in km	Aufaddierung Bst in km	Betriebsstellen (Bst)	Differenz zw. Bst in km	Aufaddierung Bst in km
8,022		Stahringen (Esig G)	2,398	9,824
10,420	2,398	Wahlwies	3,400	7,426
13,820	5,798	Nenzingen	3,546	4,026
17,366	9,344	Stockach	0,480	0,480
17,846	9,824	Stockach (Esig F)	0,000	

B3. Besetzungszeiten

Die Streckenöffnungszeiten richten sich nach der Besetzung der Leitstelle in Radolfzell und können dem Internetportal der Deutschen Bahn AG entnommen werden. Der Bahnhof Stahringen ist unbesetzt und wird vom Fahrdienstleiter in Radolfzell ferngesteuert. Weitere Betriebsstellen sind auf der Strecke Stahringen - Stockach nicht vorhanden.

B4. Anforderung an das Personal

Vor Befahrung des Streckennetzes der SWEG ist eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die örtlichen Besonderheiten sowie eine Streckenkenntnis zwingend erforderlich. Das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nach VDV-Schrift 755 ist nicht zugelassen. Die SWEG führt auf Anfrage Einweisungen durch (siehe A1).

B5. Betriebsvorschriften

Es gelten die einschlägigen Betriebsvorschriften und die sonstigen technischen Regelwerke sowie die zusätzlich erlassenen Vorschriften (z.B. Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)). Eine Liste der netzzugangsrelevanten Regelwerke befindet sich unter Punkt A3.

B6. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen übernimmt die SWEG die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Die Aufgaben der Unfallmeldestelle übernimmt hierbei der Fdl Radolfzell. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der SWEG. Die BUVO-NE mit den Unfallmeldetafeln gemäß den Ergänzenden Bestimmungen zur Ril 408 gelten auf der Infrastruktur des Landkreises Konstanz. Das EVU stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeiten jederzeit erreichbares Notfallmanagement. Ansprechpartner mit Rufnummer sind dem zuständigen örtlichen Betriebsleiter der SWEG mindestens drei Werktage vor dem Verkehrstag schriftlich mitzuteilen.

B7. Triebfahrzeuge

Müssen den Bestimmungen nach B1. entsprechen.

B8. Besonderheiten der Infrastruktur

Besonderheiten der Infrastruktur sind in den erlassenen Vorschriften (z.B. Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV)) aufgeführt.

B9. Trassenstudien und Trassenanträge

Für die Bearbeitung von SWEG -Trassenstudien und Anträgen für die Benutzung von Trassen wird ein Stundensatz gemäß Anlage 2 erhoben, wenn die angebotene Trasse nicht bestellt wird. Diese Bearbeitungskosten werden beim Kauf einer Zugtrasse mit dem Trassenpreis verrechnet. Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

B10. Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, welche die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen sind:

- Gefahrgut
- Tunnelrestriktionen
- Fahrten außerhalb der Besetzungszeiten
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven
- Geschwindigkeitsrestriktionen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss von Laufwegen

Ergeben sich verkehrliche Einschränkungen durch planbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, werden diese unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht.

B11. Gefahrgut

Die nachfolgenden Regelungen zur Beförderung von Gefahrgut betreffen Gefährliche Güter im Sinne des § 2 Abs. 7 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB).

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz – einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die GGVSEB – geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese sind:

Abstellung von Gefahrgutzügen nicht zugelassen.

B12. Dampfzugfahrten

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Grundsätzliche Restriktionen können in der SbV geregelt sein. Darüber hinaus können Restriktionen besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt werden.

Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt das EVU bei allen Zügen mit Dampflok eine Brandwache. Diese hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.

Bei Waldbrandstufe 5 gemäß Deutschen Wetterdienst <https://www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef.html> besteht für kohlegefeuerte Dampflokomotiven ein Fahrverbot. Die Trasse kann in diesem Fall mit einem anderen Triebfahrzeug benutzt werden.

B13. 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. Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Die Prüfung der Durchführbarkeit erfolgt nach Annahme des von der SWEG vorgelegten Kostenvoranschlages.

B14. Energieversorgung

Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist nicht elektrifiziert (siehe B1).

C. Entgeltgrundsätze

C1. Grundzüge des Trassenpreissystems

Das Trassenpreissystem orientiert sich an Marktsegmenten. Für jedes Marktsegment gibt es einen Trassenpreis pro Trassenkilometer (Trkm), der sich an der Markttragfähigkeit orientiert. Mit dem Trassenpreis ist das gesamte Mindestzugangspaket gem. § 31 (1) Satz 2 ERegG abgegolten.

Die Marktsegmente umfassen folgende Bereiche:

- Güterzüge bis 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges
- Güterzüge über 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges
- Nahverkehrszug und einzeln fahrende Lok
- Sonderreisezug
- Sonderreisezug Dampf

Der Trassenpreiskatalog (Anlage 2) sowie Änderungen hierzu werden im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht.

Für den Personen- und Güterverkehr gibt es Pauschalpreise pro Trkm. Maßgebend für die Höhe ist grundsätzlich die entfernungsabhängige Benutzung der Infrastruktur. Die Trassenpreise sind dem Trassenpreisverzeichnis zu entnehmen. Beim Kauf einer Zugtrasse sind folgende Basisleistungen mit dem Preis im Paket abgegolten:

- Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller.
- Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Zugtrassen.
- Die Nutzung der Personenbahnsteige (inkl. Zuwege und Bahnsteigbeleuchtung)
- Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeiten (siehe Punkt B3).
- Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis maximal 30 Minuten.

Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG werden nicht eingeräumt. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Benutzung ist grundsätzlich in einem Infrastrukturnutzungsvertrag zu regeln. Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr, nach Anlage 2 erhoben.

Zur Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der Besetzungszeiten oder bei Abweichungen vom Einzugsbetrieb wird ein besonderes Entgelt nach Anlage 2 berechnet. Weitere anfallende Kosten (z. B. Material- oder Fahrtkosten) werden nach Aufwand siehe Anlage 2 berechnet.

C2. Stornierungen

Die Regelungen zur Stornierung vorbestellter Zugtrassen zum Netzfahrplan und für den Gelegenheitsverkehr sind in der Anlage 2 geregelt.

D. Kapazitätszuweisung und Koordinierungsverfahren

Der Betreiber der Schienenwege versucht so flexibel wie möglich auf alle Kundenwünsche zu reagieren. Unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit und unter der Besetzung unserer jeweils zuständigen Zugleitung können Trassen auch kurzfristig bestellt werden.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen bei der Netzfahrplanerstellung nimmt der Betreiber Verhandlungen mit allen beteiligten Zugangsberechtigten auf, um die Anträge zu koordinieren, alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist. Der Betreiber hat hierbei das Recht, den Betroffenen innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Sollte hierdurch keine Lösung der Konflikte möglich sein, wird der Betreiber durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche und für alle Seiten akzeptable Lösung hinwirken. Hierfür legt der Betreiber den betroffenen Zugangsberechtigten die erforderlichen Informationen gemäß § 52 (5) ERegG offen.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird der Betreiber nach den folgenden Kriterien entscheiden:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Ist eine Einigung nach der Vergabereihenfolge aufgrund von Gleichrangigkeit der beantragten Trassen im Sinne des § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG nicht möglich, so werden die Entgelte für die streitigen Zugtrassen im jeweils angemeldeten Nutzungszeitraum gegenübergestellt.

Bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen wird der Zugtrasse Vorrang eingeräumt, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen wird den Zugtrassen Vorrang eingeräumt, bei denen in Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Sofern zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach § 52 Abs. 7 ERegG zu entscheiden ist, wird der Betreiber dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr abweichend von § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG bzw. abweichend von dem in Punkt D Abs. 3 der SNB-BT beschriebenen Vorgehen den Vorrang einräumen.

Werden Trassen bestellt, für die eine Besetzung von Zugleitstellen erforderlich ist, ist die Bestellung mind. 2 Wochen vor der beabsichtigten Zugfahrt erforderlich. Die zusätzlichen Personalkosten werden in Rechnung gestellt – siehe Anlage 2.

E. Sonstiges

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Änderungen hierzu werden der Bundesnetzagentur bekannt gemacht und im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht. Über Änderungen informiert die SWEG die EVU / Zugangsberechtigten (ZB) – mit dem ein Infrastrukturnutzungsvertrag besteht.

F. Anlagenübersicht

Anlage 1	Kontaktdaten
Anlage 2	Trassenpreise / Entgelte
Anlage 3	Vordruck „Trassenbestellformular“
Anlage 4	Vereinfachte Terminkette

Impressum

Landkreis Konstanz, EVU seehäslle
Max-Stromeyer-Str. 166/168
78467 Konstanz
Tel. +49 7531 800 – 1353
Fax +49 7531 800 - 1473
Nahverkehr@lrakn.de
<http://www.sweg-schienenwege.de/>