

Sehr geehrter Hr. Meulemann,

wie bereits telefonisch besprochen rege ich an Teile aus dem Gutachten in die Praxis umzusetzen. Eindeutig erkennbar aus dem Gutachten ist ja zweifelsohne die Elastizität der Kunden im kombinierten Verkehr. Diese sind wesentlich „wechselwilliger“, als die anderen Kunden im SGV. Von daher macht es aus meiner Sicht Sinn ein Marktsegment „KV“ zu etablieren.

Ich teile auch nicht die Meinung der DB Netz, dass hier eine Identifizierung des Segmentes netzseitig einen zu hohen Aufwand darstellt. Jeder KV-Zug hat zwangsläufig ein KV-Terminal als Trassenbeginn und/oder Trassenende. Also nationale Züge haben beides und Internationale Züge eins davon. Weitere Kriterien zur Identifizierung eines KV-Zuges sind das hohe Lichtraumprofil (i.d.R. P/C 70/400 oder mehr), sowie die verwendeten Waggons. Diese Angaben sind schon heute fester Bestandteil der Trassenbestellung an DB Netz, von daher sehe ich da keinerlei Probleme. Anbei ein Muster aus dem Trassenportal.

Mischzüge – also KV und konventionelle gemischte Züge – sollten hier nicht berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Knechtel
Managing Director



T +49 6979 505 328
M +49 151 161 63 674
E tknechtel@kombirail.eu

KombiRail Europe B.V.
Oudelandseweg 33
NL-3194 AR Hoogvliet - Rotterdam
T +31 10 494 39 09
F +31 10 495 05 10

Auftragstyp: Annahme
 Master-Niederlassung: WEST

Zugg.nr./-unr./-prod.: 70 1 DG
 KV-Profil: 70, 70

Gewünschte Kundenpriorität: 1
 Anzahl beteiligte NL:

Kopfdaten Laufweg Taktangaben

VZR von: 08.10.2018
 VZR bis: 08.12.2018

Fixpunkt:
 Fixzeit:

Verkehrszeitregelung
 Weitere Angaben
Zugcharakteristik
 BST davor einfügen
 BST danach einfügen
 BST löschen
 Zeiten bis löschen
 Zeiten ab löschen
 Wunschzeiten verschieben
 Besp. hinzufügen

Zugcharakteristik Basis am Zuglaufpunkt XNRVW

1. ZCH (B)

Art Zugcharakteristik: Basis zugehörige Alternativen

Zuggattungshauptnummer: 70	Bremsstellung: G	Wendezug: <input type="checkbox"/>
Zuggattungsunternummer: 1	vorhandene Brh: 64	Richtungswechsel zulässig: <input type="checkbox"/>
Zuggattungsprodukt: DGS	Verzicht auf Bremsberechnung: <input type="checkbox"/>	VDM-Nr.:
SGV/-/	geforderte Mbr: 64	NBÜ:
Vmax Wagenzug [km/h]: 90	KV-Profil: P2 / C2: 70 70	Neigetchnik: <input type="checkbox"/>
zu konstruierende Vmax:	KV-Profil: P3 / C3: 400 400	Zugkennzeichen: GO Bearbeiten
Vmax (Ausfall Neigetchnik):	LÜ-Leitziffer:	Dampflok im Wagenzug Beheizung: <input type="checkbox"/>
abweichende techn. Vmax:	ROLA - Profil:	LZB <input checked="" type="checkbox"/> EbuLa <input checked="" type="checkbox"/> kein Zugfunk <input type="checkbox"/>
konstruierte Vmax Zug: 90	Beförderungsanordnung:	ETCS-Zugausrüstung: <input type="checkbox"/>
Streckenklasse: D4	BZA:	CIR: <input type="checkbox"/>
Radsatzlast:	Ladegut:	Handynummer Triebfahrzeugführer:
Wagenzuglast [t]: 2200	Achsenanzahl:	
Grenzlast-Kennzeichen: <input type="checkbox"/>	Wagenzuglänge [m]: 670	
Gefahrtgutanzug: <input type="checkbox"/>	Anzahl Reisezugwagen:	

Gefahrtgut GGVE				abweichende VZReg. gegenüber VZReg. am ZLP				
RID-Klasse	GGVE-Nr.	UN-Nr.	Verp.-Gruppe	Art VZReg	VTR	VTS	Beginn	Ende
1-6								

GGVE hinzufügen GGVE entfernen Verkehrszeitregelung bearbeiten

Bespannung				
Lfd. Nr.	Art Bespannung	Stellung Tfz	BR Tfz	LNT
	1 R	Z	80 6186-2	<input type="checkbox"/>

Bespannung hinzufügen Bespannung entfernen Bespannung bearbeiten

Schließen

Ansprechpartner Kunde
 Ansprechpartner Netz
 Weitere Details

Strecken-Klasse	Gefähig-Ganzzug	weitere ZCH
D4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bemerkung	Streckennr.	K-Relev...
	2270	<input checked="" type="checkbox"/>
	2270	<input checked="" type="checkbox"/>
	2270	<input checked="" type="checkbox"/>
	2321	<input checked="" type="checkbox"/>
	2321	<input checked="" type="checkbox"/>
	2327	<input checked="" type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>

Auftrag Automatisch Weiterleiten

42741