

NOSSEN-RIESAER EISENBAHN-COMPAGNIE



---

# **Schiennetz- Nutzungsbedingungen**

**der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH**

## **Besonderer Teil (SNB-BT)**

---

**Gültig ab: 15.05.2022**

Die SNB-BT der NRE GmbH basieren auf den Empfehlungen des  
Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

## Inhaltsverzeichnis

1. Zweck und Geltungsbereich.....	4
2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT .....	4
Zu 2.2 Haftpflichtversicherung .....	4
Zu 2.3.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis.....	4
Zu 2.4.1 und 2.4.2 Anforderungen an die Fahrzeuge .....	4
Zu 3.1.1 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....	4
Zu 3.1.2 SNB-AT Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....	5
Zu 3.2.1 SNB-AT Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen .....	5
Zu 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr bzw. Bedarfstrassen .....	5
Zu 4.1 SNB-AT Nutzungsentgelt .....	5
Zu 5.1.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	6
Zu 5.2.1 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die NRE .....	6
Zu 5.2.2 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die EVU .....	6
Zu 5.3, 5.3.1 und 5.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung.....	7
Zu 5.7.2 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	7
Zu 6.1.3 Haftung.....	7
Zu 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen .....	7
3. Leistungsabhängige Entgeltregelung.....	7
3.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes .....	7
3.2 Leistungskriterien.....	8
3.3 Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten.....	8
3.4. Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen.....	8
3.5. Monetäre Bewertungen der Erhebungsdaten .....	8
3.6 Reklamationsverfahren.....	9
3.7. Erstellung von Trassenstudien.....	10
<b>Anlage 1</b>	
<b>Liste der Entgelte für die Strecke 6386 Döbeln (a) - Meißen-Triebischtal (a) und der Strecke 6613 Riesa-Nossen Streckenteil Rhäsa Werkbf - Nossen</b>	<b>10</b>
<b>Anlage 2a</b>	
<b>Beschreibung der baulichen und betrieblichen Standards sowie der Steuerungs-,Sicherungs- und Kommunikationssysteme der Strecke 6386</b>	<b>14</b>
<b>Anlage 2b</b>	
<b>Beschreibung der baulichen und betrieblichen Standards sowie der Steuerungs-,Sicherungs- und Kommunikationssysteme der Strecke 6613</b>	<b>15</b>
<b>Anlage 3 Grenzlastenübersicht</b>	<b>16</b>
<b>Anlage 4 Muster Infrastruktur-Nutzungsvertrag</b>	<b>23</b>
<b>Anhang 1 Ansprechpartner der EVU</b>	<b>24</b>
<b>Anhang 2 Ansprechpartner NRE GmbH</b>	<b>25</b>

## 1. Zweck und Geltungsbereich

Ergänzend/abweichend zu/von den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT) legt die NRE GmbH die im Folgenden genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) fest.

## 2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

### Zu 2.2 Haftpflichtversicherung

Ergänzend zum Nachweis einer Haftpflichtversicherung im Sinne des **§ 14 Abs. 1 AEG** ist der Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung erforderlich, sofern Gefahrgüter im Sinne des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) transportiert werden.

### Zu 2.3.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnisse erhebt die NRE ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis (**Anlage 1**). Abweichend von **2.3.3. SNB-AT** kann sich die NRE ohne Zustimmung eines Erfüllungsgehilfen bedienen.

### Zu 2.4.1 und 2.4.2 Anforderungen an die Fahrzeuge

Das EVU ist verpflichtet, die Bespannung seiner Züge in Übereinstimmung mit der Grenzlasttabelle für das Schienennetz der NRE gemäß **Anlage 3** zu bespannen. Darüber hinaus hat das EVU sicherzustellen, dass ihre Züge an jedem Signal sicher wieder anfahren können.

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung auf Basis der Fahrzeugspezifikation im Einzelfall durch die NRE festgelegt.

Die eingesetzten Güterwagen der EVU müssen die Anforderungen des **SchlärmschG** erfüllen. Die baulichen und betrieblichen Standards der Infrastruktur sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme werden in der SbV beschrieben, des Weiteren in Anlage 2a (Strecke 6386) und 2b (Strecke 6613) der SNB-BT.

### Zu 3.1.1 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der NRE erfolgt auf der Grundlage eines zwischen dieser und dem Zugangsberechtigten zu schließenden Infrastrukturnutzungsvertrags gemäß **Anlage 4**. Die regelmäßigen Streckenöffnungszeiten sind im Internet unter **www.nre-compagnie.de** veröffentlicht.

### **Zu 3.1.2 SNB-AT Benutzung der Eisenbahninfrastruktur**

Neben der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der NRE gelten ergänzend zu den Rechtsvorschriften folgende Regelwerke der DB AG in der jeweils aktuellen Ausgabe:

- **Ril 301 "Signalbuch"**
- **Ril 481 "Bahnbetrieb / Telekommunikationsanlagen bedienen"**

Diese Richtlinien können im Internet unter: <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de> bezogen werden.

Außerdem gelten folgende, vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) herausgegebene Regelwerke, in der jeweils aktuellen Ausgabe:

- **Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)**
- **Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)**
- **VDV-Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen (SIG-VB-NE)**

Diese Schriften können im Internet unter: [www.vdv-regelwerke.de](http://www.vdv-regelwerke.de) bezogen werden.

### **Zu 3.2.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen**

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind **ausschließlich** in Textform unter Verwendung des unter [www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de) bereitgestellten Vordrucks zu stellen. Die Übersendung der Anträge hat als PDF-Anhang per **E-Mail** an die Adresse [trassen@nre-compagnie.de](mailto:trassen@nre-compagnie.de) zu erfolgen.

Stornierungen von bestellten Trassen haben ebenfalls ausschließlich in Textform unter Verwendung des unter [www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de) bereitgestellten Vordruckes zu erfolgen. Die Übersendung der Stornierung hat als PDF-Anhang per **E-Mail** an die Adresse: [trassen@nre-compagnie.de](mailto:trassen@nre-compagnie.de) zu erfolgen.

### **Zu 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr bzw. Bedarfstrassen**

Als Arbeitstage gelten Montag bis Samstag, außer bundesweite und in Sachsen geltende Feiertage im Rahmen der regelmäßigen Streckenöffnungszeiten gemäß 2.5.

### **Zu 4.1 Nutzungsentgelt**

Die Entgeltgrundsätze der NRE gewährleisten gemäß Anforderungen des AEG und des ERegG allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach **§ 10 ERegG** zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Streckennetz. Die Entgelte werden pro Trassenkilometer abgerechnet. Es wird zwischen unterschiedlichen Zugarten differenziert. Bei Güterzügen findet ein Multiplikator gemäß des Zuggewichts Anwendung.

Mit dem Trassenpreis sind folgende Basisleistungen abgegolten:

- Bearbeitung des Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen bzw. Erstellung eines Fahrplanes einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller auf elektronischem Wege,
- Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Streckengleise,
- Bereitstellung der für die Nutzung des Schienenwegs erforderlichen Unterlagen, soweit dafür keine gesonderten Entgelte bestimmt sind.

### **Zu 5.1.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien**

Sofern im Vertrag keine andere Stelle bestimmt ist, werden folgende Stellen benannt, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen im Namen der NRE zu treffen:

<b>Ansprechpartner</b>	<b>Erreichbarkeit</b>
Eisenbahnbetriebsleiter NRE, Herr Voigt	0163 / 7284600
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter NRE, Herr Hinrichsen	0151 / 18857311
Zugleiter NRE	0151 / 11360711

### **Zu 5.2.1 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die NRE**

Ansprechpartner für die EVU ist die Zugleitung der NRE (siehe Pkt. 2.11, Zugleiter NRE). Das EVU hat sich vor Fahrtantritt bei der Zugleitung der NRE über die derzeit gültigen Weisungen zu informieren. Vor Abfahrt auf den Bahnhöfen **Coswig (DCW)**, **Döbeln Hbf (DDE)**, **Freiberg (DFR)** hat der Triebfahrzeugführer (Tf) dem **Zugleiter der NRE** seine Mobilfunknummer mitzuteilen. Vor der Erstbefahrung des Streckennetzes der NRE ist eine Einweisung des Triebfahrzeugpersonals in die örtlichen Besonderheiten sowie der Nachweis der Streckenkenntnis zwingend erforderlich. Das EVU hat die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß der SbV mitzuführen.

### **Zu 5.2.2 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die EVU**

Ansprechpartner für die EVU ist der Zugleiter der NRE (siehe Pkt. 2.11). Die Wahrnehmung der Überwachungs-/Obhutspflichten bezüglich transportierter Gefahrgüter/Abfälle während der Aufenthalte im Bereich der NRE-Infrastruktur sind durch die EVU in eigener Verantwortung zu regeln. Das EVU muß sicherstellen, dass die NRE zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung von Gefahrgut schnell und uneingeschränkt über die Daten verfügen kann, die es der NRE ermöglichen, Kenntnis zu haben über:

- die Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der einzelnen Wagennummern und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagenummer enthalten ist
- die UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese in den Beförderungspapieren angegeben werden müssen
- die Position jedes einzelnen Wagens im Zugverband. (Wagenreihung)

Bei der Abstellung von unbesetzten Zügen bzw. Zugteilen mit Gefahrgut sind die entsprechenden Angaben bei der Zugleitung der NRE zu hinterlegen.

Im Weiteren gelten die Bestimmungen des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) einschließlich der darauf basierenden Verordnungen, insbesondere die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).

### **Zu 5.3, 5.3.1 und 5.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung**

Im Streckennetz der NRE können ständige oder vorübergehende Langsamfahrstellen eingerichtet sein. Diese führen nicht zu einer Minderung des Trassenpreises.

Zur Beseitigung von Störungen gilt die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE). Im Störfall werden auf der Strecke befindliche Züge in ihrer Zugreihenfolge behandelt. Bei neu beginnenden Zügen haben Regelzüge Vorrang vor Sonderzügen.

### **Zu 5.7.2 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU rechtzeitig vor Beginn der Einschränkung durch die NRE bekannt gegeben sowie unter **[www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de)** veröffentlicht. Es erfolgen Angaben zu betroffenen Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

### **Zu 6.1.3 Haftung**

Es wird in 6.1.3 eine von den Empfehlungen des VDV abweichende Haftungsfreigrenze von **250,00 Euro** festgelegt.

### **Zu 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen**

Da es auf dem Streckennetz der NRE keine durchgehend besetzten Betriebsstellen gibt, sind die Personen bzw. Stellen zu benachrichtigen, die in den SbV benannt sind.

## **3. Leistungsabhängige Entgeltregelung**

### **3.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes**

Die Trassennutzungen der NRE müssen gemäß **§39 Abs. 2 ERegG** durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der NRE Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes der NRE bieten. Bei Museums- und Touristikverkehren kommt die Anwendung des leistungsabhängigen Entgelts nicht zur Anwendung.

### 3.2 Leistungskriterien

Die leistungsabhängigen Bestandteile orientieren sich an der vereinbarten, zeitgerechten Durchführung der Zugfahrt (Pünktlichkeit). Bei nicht vereinbarungsgemäßer Abwicklung der Zugtrassen, werden die Verspätungsminuten des Zuges, von der NRE, mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der NRE und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich in ihrer Gesamtheit erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder ein Anreizentgelt ergeben, dass von der NRE an das EVU zu entrichten ist. Dieses Anreizentgelt ist zusätzlich zum Trassenentgelt zu leisten. Die Höhe der Anreizentgelte wird nach Vorgabe der nachfolgenden Punkte festgesetzt.

### 3.3 Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

**Pünktlichkeit** ist die fahrplanmäßige Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof.

**Unpünktlichkeit** ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um mehr als **60 Minuten** abweicht. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt und wird vom Fahrdienstleiter/Zugleiter bei Verspätungen mit Angabe der Ursache dokumentiert.

Der Triebfahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Fahrdienstleiter/Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der **Tabelle 1** aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

Erfasst wird die Abfahrts- und Ankunftszeit der Zugfahrt durch den Zugleiter der NRE.

### 3.4. Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Daraus ergeben sich die in der **Tabelle 1** dargestellten Verspätungsursachen.

Nähere Erläuterungen sind hierzu in der **VDV-Mitteilung 9036** dargestellt.

### 3.5. Monetäre Bewertungen der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden, von der NRE, zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem Betrag der Verspätungspönale multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist je nach Verantwortungsbereich das dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber geschuldete leistungsabhängige Entgelt.



Bis zum 25. des Folgemonats teilt die NRE dem EVU das Anreizentgelt mit, auch wenn sich für den Betrag des Anreizentgeltes "Null" ergibt. Jeweils zu Beginn des neuen Monats wird das Zeitkonto auf "Null" gesetzt. Die NRE und das EVU haben einen Zahlungsanspruch in Höhe des positiven Saldos gegenüber dem jeweils anderen Vertragspartner, der direkt nach dem Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt fällig wird. Die Höhe der Verspätungspönale ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

### 3.6 Reklamationsverfahren

Ist dem EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten mit dem sich daraus ergebenden Anreizentgelt nicht einverstanden, so muss das EVU binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe eine Reklamation geltend machen. Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen. Die Unterlassung einer Reklamation gilt als Genehmigung des Anreizentgeltes.

**Tabelle 1 Zuweisung von Verspätungsursachen**

Verspätungsursache	NRE	EVU	Zuordnung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion	X		
Personalbedingte Ursachen (Zuordnung im Einzelfall)	X	X	
Oberbaumangel/Langsamfahrstelle	X		
Störungen im Bauablauf	X		
BÜ-Störung	X		
Störung an Leit- und Sicherungstechnik	X		
Haltezeitüberschreitung / außerplanmäßiger Halt		X	
Störung am Fahrzeug (Triebfahrzeug bzw. Wagen)		X	
Abweichen von Fahrplandaten		X	
Höhere Gewalt (Witterung, Umwelteinflüsse, Sturmschäden)			X
Gefährliche Ereignisse durch Dritte			X
Geplante Baumaßnahmen			X
Pseudominuten (Zeitumstellung)			X
Behördliche Maßnahmen am / im Zug			X
Sonstiges			X

### 3.7. Erstellung von Trassenstudien

Für die Erstellung von Trassenstudien wird eine Aufwandspauschale gemäß Entgeltliste erhoben. Diese Bearbeitungskosten werden bei Bestellung einer Trasse in vollständiger Entsprechung zur Trassenstudie mit dem Trassenpreis verrechnet. Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

## Anlage 1

### Liste der Entgelte für die Strecke 6386 Döbeln (a) – Meißen-Triebischtal (a) und der Strecke 6613 Riesa-Nossen Streckenteil Rhäsa Werkbf – Nossen

#### 1. Vorbemerkung

Die Entgeltgrundsätze sind den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB-BT) der NRE zu entnehmen. Alle Preise sind **Nettopreise**. Sie werden zzgl. der Umsatzsteuer in ihrer jeweiligen gesetzlichen Höhe in Rechnung gestellt.

#### 2. Entfernungsübersichten

Maßgeblich für die Berechnung der Trassenpreise ist die folgende Entfernungstabelle:

#### a) 6386 Meißen-Triebischtal (a) – Nossen – Döbeln (a)

	nach	Meißen-Triebischtal DB-Grenze	Militz-Roitzschen	Deutschenbora	Nossen	Roßwein	Döbeln DB-Grenze
von	Abk. Ril 100	DMTG	DMI	DDB	DNO	DRW	DDEG
Meißen-Triebischtal DB-Grenze	DMTG		6,42	15,26	19,42	27,65	37,19
Militz-Roitzschen	DMI	6,42		8,84	13,00	21,23	30,77
Deutschenbora	DDB	15,26	8,84		4,16	12,39	21,93
Nossen	DNO	19,42	13,00	4,16		8,23	17,77
Roßwein	DRW	27,65	21,23	12,39	8,23		9,54
Döbeln DB-Grenze	DDEG	37,19	30,77	21,93	17,77	9,54	

## b) 6613 Nossen – Rhäsa-Werkbf

		nach	
von	Abk. Ril 100	Nossen	Rhäsa Werkbf
Nossen	DNO		3,57
Rhäsa Werkbf	DMVD	3,57	

In den Bahnhöfen DMTG, DNO und DDEG bestehen Anschlüsse an andere öffentliche Eisenbahninfrastrukturen.

► Beispiel einer Trassenberechnung für einen Güterzug >500 t DMTG – DNO – DMVD:

**DMTG-DNO: 19,42 km (Strecke 6386)**

**DNO-DMVD: 3,57 km (Strecke 6613)**

**Daraus ergibt sich eine Gesamtlänge von 22,99 km x 26,96 Euro = 619,81 Euro**

Betrieblich notwendige Rangier- und Umsetzfahrten und das Aussetzen von Schadwagen innerhalb der einzelnen Bahnhöfe sind mit dem Trassenentgelt auf Grundlage der oben angegebenen Kilometrierungen mit abgegolten.

## c) Fahrten von und nach der Infrastruktur der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS)

Bei Fahrten, aus oder in die Infrastruktur der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS), die im **Bf Nossen** beginnen oder enden, werden für die Zugleitung pauschal **30,00 Euro** je Zugfahrt berechnet.

Finden die Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten statt, werden für den Zugleiter in Nossen **60,00 Euro** je angefangener Stunde berechnet. Bei Fahrten, die über den Bf Nossen hinaus auf dem Netz der NRE verkehren, werden zusätzlich **60,00 Euro** für einen Weichenwärter je angefangener Stunde berechnet. Die Mindestberechnungszeit beträgt **3 Stunden**. Fällt die Besetzungszeit auf einen Sonn- oder Feiertag, werden je angefangener Stunde noch **30% Zuschlag** für Sonn- und Feiertagsarbeit erhoben.

## 3. Entgeltverzeichnis

### Personenverkehr (Regelverkehr SPNV Taktrassen)

Döbeln DB Grenze bis Hp Döbeln Zentrum: **13,70 Euro/km**

Döbeln DB Grenze bis Meißen-Triebischtal DB Grenze: **5,40 Euro/km**

### Personenverkehr (Sonderverkehr)

Wagenzüge und aus Triebwagen gebildete Züge: **6,74 Euro/km**

## Güterverkehr

Zug-Gesamtgewicht bis einschließlich 250 t : 6,74 Euro/km

Zug-Gesamtgewicht bis einschließlich 500 t : 13,48 Euro/km

Zug-Gesamtgewicht größer als 500 t : 26,96 Euro/km

**Lz-Fahrten** (maximal zwei gekuppelte Tfz.) : 6,74 Euro/km

### 4. Entgelt für Besetzungen außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Sofern realisierbar, wird die Streckeninfrastruktur der NRE auch außerhalb der Streckenöffnungszeiten besetzt. Dafür müssen zwei Personale zur Verfügung stehen (Zugleiter und Weichenwärter). Dafür berechnet die NRE für beide Personale zusammen je angefangener Stunde **120,00 Euro** zusätzlich zu den Trassenentgelten. Fallen die Besetzungen auf einen Sonn- oder Feiertag, werden je Stunde noch **30% Zuschlag** für Sonn- und Feiertagsarbeit berechnet. Fallen die Besetzungen in den gesetzlich definierten Nachtarbeitszeitraum, so werden **25% Zuschlag** erhoben. Die Mindestschichtlänge beträgt **drei Stunden**.

### 5. Entgelt für das ad-hoc Abstellen von Fahrzeugen

Werden aus Gründen, die die NRE nicht zu vertreten hat, Fahrzeuge länger als **8 Stunden** auf der Infrastruktur der NRE abgestellt, wird ein Entgelt von **75,00 Euro** pro Gleis und je angefangenen **24 Stunden** ab Zeitpunkt der Abstellung berechnet.

### 6. Stornierungsentgelte

Stornierungsentgelt von Regeltrassen und Trassen des Gelegenheitsverkehrs:

Bei Abbestellung bis **30 Tage** vor der beabsichtigten Nutzung:  
**kostenfrei**

Bei Abbestellung bis **72 Stunden** vor der beabsichtigten Nutzung:  
**30% des Trassenentgeltes**

Bei Abbestellung bis **24 Stunden** vor der beabsichtigten Nutzung:  
**60% des Trassenentgeltes**

Bei Abbestellung bis **12 Stunden** vor der beabsichtigten Nutzung:  
**75% des Trassenentgeltes**

Bei Abbestellung weniger als **12 Stunden** bis zur Uhrzeit der beabsichtigten Nutzung oder bei Nichtinanspruchnahme einer bei der NRE bestellten Nutzung der Infrastruktur:  
**90% des Trassenentgeltes**

## 7. Entgelte für Ad-hoc Fahrplanerstellung

Für eine **Ad-hoc Fahrplanerstellung** werden zusätzliche Aufwandspauschalen berechnet, sofern die gewünschte Trasse seitens der NRE realisierbar ist:

- bis 12 Stunden vor Fahrtbeginn: zusätzlich **100,00 Euro**

- bis 24 Stunden vor Fahrtbeginn: zusätzlich **50,00 Euro**

Diese Pauschalen werden bei Bestellung oder Stornierung der Trassen nicht erstattet. Maßgeblich ist der Zeitpunkt des Einganges der Fahrplanbestellung bei der NRE

## 8. Änderungsentgelt

Unter Änderungen sind vom Kunden veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten zu verstehen, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trasse führen. Diese werden dem Kunden pro Zugnummer mit **50,00 Euro** in Rechnung gestellt.

## 9. Entgelt für Zusendung der betrieblichen Unterlagen

Für die Zusendung der SNB der NRE, der betrieblichen Vorschriften und Regelungen in gedruckter Form wird ein Entgelt je Exemplar von **30,00 Euro** erhoben.

## 10. Entgelt für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis

Für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis werden je Schulung **100,00 Euro** pro angefangene Stunde berechnet. Für die Stellung eines Lotsen werden **100,00 Euro** je angefangener Stunde zzgl. Sonn- und Feiertagszuschläge sowie An- und Abreisezeiten berechnet.

## 11. Verspätungspönale

Verspätungspönale ab der 61. Minute: **0,10 Euro** pro Minute

## Anlage 2a

### Beschreibung der baulichen und betrieblichen Standards sowie der Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der Strecke 6386

Strecke:	6386 Döbeln (a ) – Meißen-Triebischtal (a)
Art der Strecke:	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
Streckenlänge:	37,2 km
Streckengleise:	eingleisig
Spurweite [mm]:	1435 (Regelspur)
Streckenklasse:	D4
Abweichungen vom Regellichtraum gem. EBO:	nein
KV-Kodifizierung:	nein
Elektrifizierung:	nein
Einschränkung in der Verkehrsart (PV/GV):	nein
Besondere Schienenwege:	nein
Brückenöffnungszeiten:	nein
max. zul. Achslast [t]:	22,5 t
max. zul. Meterlast [t]:	8,0 t/m
max. zul. Zuglänge inkl. Tfz Güterzüge [m]:	auf Anfrage
max. zul. Zuglänge inkl. Tfz Personenzüge [m]:	auf Anfrage
max. Streckenneigung [‰]:	15 ‰
kleinster Bogenhalbmesser [m]:	300 m
max. zul. Geschwindigkeit [km/h]:	80 km/h
Bremsweg [m]:	700 m
Mindestbrems Hundertstel in Bremsstellung G:	64
Mindestbrems Hundertstel in Bremsstellung P:	49
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Einschränkung von Traktionsarten:	keine E-Traktion
Zugsicherungsverfahren:	PZB
Betriebsverfahren:	Zugleitbetrieb nach FV-NE
Sitz des Zugleiters:	Nossen bzw. mobil
Besetzung der Tfz und Züge mit Personal:	Tf
Sonstige technische und betriebliche Besonderheiten:	Spätestens vor Abfahrt in den Bahnhöfen Coswig (b. Der.), Döbeln Hbf. und Freiberg(Sa.) ist dem Zugleiter die Mobilfunknummer des Tf mitzuteilen.
Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	keine
Signaltechnische Ausrüstung:	gemäß Ril 301
Kommunikationssystem:	analoger Zugfunk (Betriebsart „E“) und Mobilfunk
Streckenöffnungszeiten:	vgl. SNB-BT

## Anlage 2b

### Beschreibung der baulichen und betrieblichen Standards sowie der Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der Strecke 6613

Strecke:	6613 Riesa-Nossen,
Abschnitt:	Rhäsa-Werkbf – Nossen(a)
Art der Strecke:	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
Streckenlänge:	3,57 km
Streckengleise:	eingleisig
Spurweite [mm]:	1435 (Regelspur)
Streckenklasse:	D4
Abweichungen vom Regellichtraum gem. EBO:	nein
KV-Kodifizierung:	nein
Elektrifizierung:	nein
Einschränkung in der Verkehrsart (PV/GV):	nein
Besondere Schienenwege:	nein
Brückenöffnungszeiten:	nein
max. zul. Achslast [t]:	22,5 t
max. zul. Meterlast [t]:	8,0 t/m
max. zul. Zuglänge inkl. Tzf Güterzüge [m]:	auf Anfrage
max. zul. Zuglänge inkl. Tzf Personenzüge [m]:	auf Anfrage
max. Streckenneigung [‰]:	11 ‰
kleinster Bogenhalbmesser [m]:	300 m
max. zul. Geschwindigkeit [km/h]:	50 km/h
Bremsweg [m]:	400 m
Mindestbrems Hundertstel in Bremsstellung G:	64
Mindestbrems Hundertstel in Bremsstellung P:	41
Gefahrgutrestriktionen:	nein
Einschränkung von Traktionsarten:	keine E-Traktion
Zugsicherungsverfahren:	PZB
Betriebsverfahren:	Zugleitbetrieb nach FV-NE
Sitz des Zugleiters:	Nossen bzw. mobil
Besetzung der Tzf und Züge mit Personal:	Tf
Sonstige techn. und betr. Besonderheiten:	keine
Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb:	keine
Signaltechnische Ausrüstung:	gemäß Ril 301
Kommunikationssystem:	analoger Zugfunk (Betriebsart „E“) und Mobilfunk
Streckenöffnungszeiten:	vgl. SNB-BT

### Anlage 3

#### Grenzlastenübersicht (Anhängelasten in Tonnen)

Stand: 21.12.2022

Tfz - Baureihe	35.1 Dampf	50.35 Dampf	202	159 Euro Dual	228	232	241	250 Blue Tiger	251 ME 26	266 Class 66	285
Streckenabschnitt											
DMT - DNO	600	850	750	1.900	1.050	1.400	1.900	1.950	1.900	1.950	1.600
DNO - DDE	1.000	1.650	1.500	3.000	1.800	2.200	2.700	2.750	2.700	2.750	2.400
DDE – DNO *	900	1.400	1.050	2.500	1.450	1.700	2.150	2.200	2.150	2.200	1.850
DNO - DDB	700	950	800	2.200	1.100	1.450	1.950	2.000	1.950	2.000	1.750
DDB - DMT	1.000	1.900	1.600	3.000	1.950	2.400	2.900	2.950	2.900	2.950	2.600
DNO - DMVD	600	850	750	1.900	1.050	1.400	1.900	1.950	1.900	1.950	1.600
DMVD - DNO	1.000	1.600	1.300	2.900	1.700	2.100	2.600	2.650	2.600	2.650	2.300

\* nur bei freier Einfahrt am Esig B des Bf Nossen

Für alle hier **nicht** aufgeführten oder ableitbaren Bespannungen ist die Grenzlast bei der Betriebsleitung der NRE anzufragen.



Anlage 4:

Muster Infrastruktur-Nutzungsvertrag

# Schiennetz- Nutzungsbedingungen

der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH

## Infrastruktur- Nutzungsvertrag

---

**Gültig ab: XX.XX.XXXX**



**Vertrag**  
**über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur**  
**der NRE GmbH**  
**(Nutzungsvertrag)**

Die

**Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH**  
**Bismarckstraße 21**  
**01683 Nossen,**

im folgenden NRE genannt

**und**

im folgenden EVU genannt

schließen folgenden Vertrag:

**§ 1**

**Gegenstand des Vertrages**

1. Das EVU nutzt als öffentliches EVU die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der NRE zur Erbringung eigener Verkehrsleistungen. Hierfür nutzt das EVU die Eisenbahninfrastruktur der NRE. Das EVU führt die Verkehrsleistung selbst aus. Falls sich das EVU eines Erfüllungsgehilfen bedient, so bedarf dies der vorherigen Zustimmung der NRE.
  
2. Für die Nutzung gelten die „SNB-AT“ (Schienennetz-Nutzungsbedingungen - Allgemeiner Teil) und die „SNB-BT“ (Schienennetz-Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil) der NRE in der jeweils gültigen Form.

## § 2

### Rechte des EVU gegenüber der NRE

Die NRE gestattet dem EVU entgeltlich die Nutzung der von ihr betriebenen Schieneninfrastruktur gemäß den Vorgaben dieses Vertrages und der unter [www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de) veröffentlichten geltenden Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Allgemeiner Teil und Besonderer Teil).

Die NRE gestattet dem EVU auch die Nutzung der Schnittstellen von der DB Netz AG zur Infrastruktur der NRE, der Schnittstelle zur Regio Infra Sachsen GmbH in Nossen, von der Anschlussbahn in Deutschenbora, der Varo Energy GmbH in Rhäsa und der Anschlussbahn der NRE in Rhäsa zur Infrastruktur der NRE. Die Nutzung der Infrastrukturen der DB Netz AG, der Varo Energy GmbH sowie der übrigen genannten Infrastrukturen durch das EVU bedarf der Abstimmung mit diesen Unternehmen und ist nicht Gegenstand dieses Vertrages.

## § 3

### Pflichten des EVU

Das EVU übermittelt der NRE bei Vertragsabschluss die Kontaktdaten der für die Eisenbahnbetriebsleitung und für das Notfallmanagement zuständigen Mitarbeiter als **Anlage 1** zu diesem Vertrag. Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt diese Ansprechpartner oder deren Kontaktdaten ändern, so informiert das EVU die NRE unverzüglich.

Das EVU verpflichtet sich, das eisenbahnbetriebliche Regelwerk der NRE zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen. Die eingesetzten Betriebspersonale müssen tauglich sein, über die erforderlichen eisenbahnbetrieblichen Qualifikationen verfügen und die örtlichen Gegebenheiten sowie das eisenbahnbetriebliche Regelwerk der NRE kennen.

Außerdem verpflichtet sich das EVU bereits bei der Trassenbestellung, **spätestens** vor dem Überfahren der Infrastrukturschnittstellen, dem diensthabenden Zugleiter der NRE die Mobilfunknummer des Tf zu übermitteln. Eine Überfahung der Schnittstellen ist ansonsten untersagt.

## **§ 4**

### **Pflichten der NRE**

Die NRE betreibt die Eisenbahninfrastruktur unter Wahrung aller dafür geltenden Gesetze und Regelwerke. Die NRE stellt dem EVU in elektronischer Form unentgeltlich das aktuelle eisenbahnbetriebliche Regelwerk der NRE zur Verfügung. Die NRE unterrichtet das EVU zeitnah in schriftlicher Form über jede Veränderung seiner Rechtsform oder seiner Zulassung zum Betreiben einer Schieneninfrastruktur. Weiterhin informiert die NRE das EVU unentgeltlich bei Änderungen in allen diesem Infrastrukturnutzungsvertrag zugrunde liegenden Punkten, insbesondere:

- bei jeder Veränderung an der betriebenen Infrastruktur,
- bei Änderungen des eisenbahnbetrieblichen Regelwerkes der NRE,
- bei Änderungen der Ansprechpartner,
- und bei sonstigen Veränderungen, die Einfluss auf das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen haben.

Nach terminlicher Abstimmung führt die NRE mit den Vertretern der Eisenbahnbetriebsleitung des EVU bzw. mit dessen Betriebspersonalen entgeltlich örtliche Einweisungen durch.

## **§ 5**

### **Entgelt**

Das zu entrichtende Entgelt ergibt sich aus der Liste der Entgelte (**Anlage 1**), veröffentlicht unter **[www.nre-compagnie.de](http://www.nre-compagnie.de)**. Die Nutzungsentgelte werden monatlich auf der Basis der ermittelten Fahrten abgerechnet und dem EVU in Rechnung gestellt. Die NRE übersendet ihre Rechnung mit einem Zahlungsziel von **14 Tagen** ohne Skonto an folgende Rechnungsanschrift:

## **§ 6**

### **Vertragslaufzeit und Kündigung**

Der Vertrag tritt zum XX.XX.XXXX in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Der Vertrag kann von beiden Vertragsparteien mit einer Frist von 6 Monaten gekündigt werden. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, falls das EVU bei Nutzung der Infrastruktur wiederholt oder in gravierendem Maße gegen Sicherheitsbestimmungen verstößt.

## **§ 7**

### **Verlust des Zugangsrechtes zur Infrastruktur**

Das EVU verliert das Recht auf Zugang zur Schieneninfrastruktur der NRE bei Kündigung des Infrastrukturnutzungsvertrages oder falls die Zugangsvoraussetzungen (EVU-Genehmigung, Versicherungsvertrag im Sinne des AEG usw.) nicht mehr erfüllt sind. Das Zugangsrecht verwirkt auch, falls das EVU das Entgelt nicht entrichtet und Rechnungen überfällig sind.

## **§ 8**

### **Änderungen und Ergänzungen des Vertrages**

Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen grundsätzlich der Schriftform. Kein Vertragspartner kann sich auf eine vom Vertrag tatsächlich abweichende Übung berufen, solange die Abweichung nicht schriftlich festgehalten und wechselseitig bestätigt worden sind.

## **§ 9**

### **Vertraulichkeit**

Die Vertragspartner verpflichten sich, die Inhalte dieses Vertrages sowie die während der Vertragslaufzeit erhaltenen Daten gegenüber Dritten vertraulich zu behandeln. Die Weitergabe von Daten erfolgt nur nach Abstimmung zwischen den Vertragspartnern. Dies gilt auch über die Laufzeit des Vertrages hinaus. Eine Verletzung der Verschwiegenheitspflicht berechtigt den jeweils anderen Vertragspartner unbeschadet der Geltendmachung weitergehender Rechte zur fristlosen Kündigung.

Jeder Vertragspartner ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus der Vertragsausführung ergeben, an Versicherer zur Risikobewertung und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln. Beide Vertragspartner sind ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihre Vertreter weiterzugeben, die zur Vertraulichkeit zu verpflichten sind.

**§ 10**  
**Schlussbestimmungen**

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ungültig sein oder aus Rechtsgründen ungültig werden, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine von beiden Seiten unzumutbar wird, so bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages hiervon unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der Zielsetzung am nächsten kommen, die die Vertragsparteien mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt haben. Analog ist bei Regelungslücken zu verfahren.

Der Gerichtsstand ist Dresden.

Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag wird zweifach ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Nossen, den .....  
Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH

Musterstadt, den .....  
Mustermann GmbH

.....  
Eckart Sauter / Geschäftsführer

.....  
Max Mustermann / Geschäftsführer

Anhang 1: Ansprechpartner des EVU

Anhang 2: Ansprechpartner der NRE GmbH

## **Anhang 1**

### **Ansprechpartner des EVU**

#### **a. Ansprechpartner der Geschäftsleitung**

Herr/Frau

Telefon:

Fax:

Mobil:

E-Mail:

#### **b. Ansprechpartner der Eisenbahnbetriebsleitung**

Herr/Frau

Telefon:

Fax:

Mobil:

E-Mail:

#### **c. Ansprechpartner für das Notfallmanagement (24-h-Erreichbarkeit)**

Herr/Frau

Telefon:

Fax:

Mobil:

E-Mail:



## **Anhang 2**

### **Ansprechpartner NRE GmbH**

#### **a. Ansprechpartner der Geschäftsleitung**

NRE GmbH  
Herr Eckart Sauter  
Bismarckstraße 21  
01683 Nossen  
Tel. 035242 - 489366  
Fax 035242 - 651242  
E-Mail: sauter@nre-compagnie.de

#### **b. Ansprechpartner der Eisenbahnbetriebsleitung**

Herr Frank Voigt  
Bismarckstraße 21  
01683 Nossen  
Tel.: 0163 - 7284600  
Fax: 035242 - 749998  
E-Mail: voigt@nre-gmbh.de

#### **c. Ansprechpartner für das Notfallmanagement (24-h-Erreichbarkeit)**

Notfallmanager NRE GmbH  
Tel.: 0151 - 11360712