



Schiennetz- Nutzungsbedingungen

der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie GmbH

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab: 14.12.2025

**Inhaltsverzeichnis**

1.	Zweck und Geltungsbereich	3
2.	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT.....	3
2.1	Zu Punkt 2.2 Haftpflichtversicherung	3
2.2	Zu Punkt 2.3.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	3
2.3	Zu den Punkten 2.4.1 und 2.4.2 Anforderungen an die Fahrzeuge	3
2.4	Zu Punkt 3.1.1 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	3
2.5	Zu Punkt 3.1.2 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur	4
2.6	Zu Punkt 3.2.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen	4
2.7	Zu den Punkten 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr bzw. Bedarfstrassen	4
2.8	Zu Punkt 4.1 Nutzungsentgelt	4
	Zu Punkt 4.1 Nutzungsentgelt	5
2.9	Zu Punkt 5.1.3 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	5
2.10	Zu Punkt 5.2.1 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die NRE.....	5
2.11	Zu Punkt 5.2.2 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die EVU	5
2.12	Zu den Punkten 5.3, 5.3.1 und 5.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	6
2.13	Zu Punkt 5.7.2 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	6
2.14	Zu Punkt 6.1.3 Haftung.....	6
2.15	Zu Punkt 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen	6
3.	Leistungsabhängige Entgeltregelung	7
3.1	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes	7
3.2	Leistungskriterien	7
3.3	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten	7
3.4	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen	7
3.5	Monetäre Bewertungen der Erhebungsdaten	8
3.6	Reklamationsverfahren.....	8
Anlage 1	Entgeltgrundsätze.....	9
Anlage 2	Betriebliche und technische Parameter.....	13
Anlage 3	Grenzlastenübersicht (Anhängelasten in Tonnen)	16

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



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

2.1 zu Punkt 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.

2.2 zu Punkt 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.

2.3 zu den Punkten 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-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme werden in der SbV beschrieben, sowie in den Anlagen 2a (VzG-Strecke 6386); 2b (VzG-Strecke 6613) und 2c (VzG-Strecke 6614) der SNB-BT.

2.4 zu Punkt 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 **Streckenöffnungszeiten** sind im Internet unter **www.nre-compagnie.de** veröffentlicht.



2.5 zu Punkt 3.1.2 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

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

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

Diese Richtlinien können im Internet unter:

www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/regelwerke
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** bezogen werden.

2.6 zu Punkt 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** bereitgestellten Vordrucks zu stellen. Die Übersendung der Anträge hat als PDF-Anhang per **E-Mail** an die Adresse: **trassen@nre-compagnie.de** zu erfolgen.

Stornierungen von bestellten Trassen haben ebenfalls ausschließlich in Textform unter Verwendung des unter **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** zu erfolgen.

2.7 zu den Punkten 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr bzw. Bedarfstrassen

Als Arbeitstage gelten im Rahmen der Streckenöffnungszeiten **Montag bis Samstag**, außer bundesweite und im Freistaat Sachsen geltende Feiertage.

2.8 zu Punkt 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.



zu Punkt 4.1 Nutzungsentgelt

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.

2.9 zu Punkt 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:

Ansprechpartner	Erreichbarkeit
Eisenbahnbetriebsleiter (VzG 6613, 6614 und 6386), Herr Warstat	0172 / 6347954
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter (VzG 6386 & 6613), Herr Hinrichsen	0172 / 8129293
stellv. Eisenbahnbetriebsleiter (VzG 6614), Herr Neumann	0155 / 60058059
Zugleiter	0151 / 11360711

2.10 zu Punkt 5.2.1 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die NRE

Ansprechpartner für die EVU ist die Zugleitung der 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 (bei Dre) (DCW), Döbeln Hbf (DDE), Freiberg (Sachs) (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.

2.11 zu Punkt 5.2.2 Information zu einzelnen Zugfahrten durch die EVU

Der Transport von gefährlichen Gütern wird durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBefG) einschließlich der darauf basierenden Verordnungen, insbesondere die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB) sowie der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ geregelt.

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 gemäß RID Pkt. 1.4.2.2.5 sicherstellen, dass die NRE spätestens zum Zeitpunkt der Beförderung von Gefahrgut schnell und uneingeschränkt über die Daten gemäß RID Pkt. 1.4.3.6 Abs. b 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 Wagennummer enthalten ist
- die UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 RID befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
- 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.

2.12 zu den Punkten 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.

2.13 zu Punkt 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** veröffentlicht. Es erfolgen Angaben zu betroffenen Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

2.14 zu Punkt 6.1.3 Haftung

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

2.15 zu Punkt 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 **15 Minuten** (gemäß EU-Durchführungsverordnung 2015/1100) abweicht. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt und wird vom Fahrdienstleiter/Zugleiter der NRE bei Verspätungen mit Angabe der Ursache dokumentiert.

Der Triebfahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Fahrdienstleiter/Zugleiter der NRE den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

3.4 Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung wird nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen gemäß der Kodierliste der Ril 420.9001 der DB InfraGO AG differenziert erfasst.



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 geschuldetem leistungsabhängigem 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 das 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.



Schiennetz-Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil (SNB-BT)

Anlage 1 Entgeltgrundsätze

1. Vorbemerkung

Die Entgeltgrundsätze sind den Schiennetz-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 sind die folgenden Entfernungstabellen:

(a) VzG-Strecke 6386 Döbeln (a) - Meißen Triebischtal (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) VzG-Strecke 6613 Rhäsa-Werkbf - Nossen

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



(c) VzG-Strecke 6614 Nossen – Freiberg (Sachs) (a)

		nach				
von	Abk. Ril 100	DNO	DGVB	DGSM	DFRG	
Nossen	DNO		10,22	13,65	22,87	
Großvoigtsberg	DGVB	10,22		3,43	12,65	
Großschirma BayWa-AG	DGSM	13,65	3,43		9,22	
Freiberg (Sachs) DB-Grenze	DFRG	22,87	12,65	9,22		

In den Schnittstellen Meißen Triebischtal DB-Grenze (**DMTG**), Freiberg (Sachs) DB-Grenze (**DFRG**) und Döbeln DB-Grenze (**DDEG**) bestehen Anschlüsse an die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG.

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

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

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

Daraus ergibt sich eine Gesamtlänge von 22,99 km x 48,25 Euro = 1.109,27 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.

3. Entgeltverzeichnis

Personenverkehr (Regelverkehr SPNV Takttrassen)

Döbeln DB Grenze bis Hp Döbeln Zentrum	:	16,50 Euro/km
Döbeln DB Grenze bis Meißen Triebischtal DB Grenze	:	7,50 Euro/km

Personenverkehr (Sonderverkehr)

Wagenzüge und aus Triebwagen gebildete Züge	:	8,12 Euro/km
---	---	--------------

Güterverkehr

Zug-Gesamtgewicht bis einschließlich 250 t	:	48,25Euro/km
Zug-Gesamtgewicht bis einschließlich 500 t	:	48,25Euro/km
Zug-Gesamtgewicht größer als 500 t	:	48,25Euro/km

Lz-Fahrten (maximal zwei gekuppelte Tfz)	:	48,25Euro/km
---	---	--------------



4. Entgelt für Besetzungen außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Sofern realisierbar, wird die Streckeninfrastruktur der NRE auch außerhalb der Streckenöffnungszeiten besetzt. Dafür müssen zwei Personale (Zugleiter und Weichenwärter) zur Verfügung stehen. Für **beide** Personale zusammen werden je angefangener Stunde **150,00 Euro** zusätzlich zu den Trassenentgelten berechnet.

Bei Besetzungen an einem 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 die Kurzfrist-Abstellungen in den Bahnhöfen Nossen und Roßwein

Kurzfristige Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen sind nach vorheriger Absprache und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten in den Bahnhöfen Nossen und Roßwein möglich. Abstellungen länger als **8 Stunden** werden **pro Gleis** und je angefangenen **24 Stunden** ab dem Zeitpunkt der Abstellung mit **75,00 Euro** berechnet.

6. Entgelt für die Durchführung besonderer Transporte (Bza)

Für die Planung und Erteilung der Genehmigung für die Durchführung außergewöhnlicher Transporte (Bza) werden pauschal **200,00 Euro** je Transport erhoben.

7. 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.

8. Stornierungsentgelte

Stornierungsentgelt von Regeltrassen und Trassen des Gelegenheitsverkehrs:

Bei Abbestellung bis **7 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** vor der beabsichtigten Nutzung oder bei **Nichtinanspruchnahme** einer bei der NRE bestellten Nutzung der Infrastruktur:
90% des Trassenentgeltes



9. 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.

10. Entgelt für Zusendung der betrieblichen Unterlagen

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

11. Entgelt für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis

Für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis und für die Stellung eines Lotsen wird ein aufwandsbezogenes Entgelt gemäß Angebot erhoben.

12. Verspätungspönale

Verspätungspönale ab der 15. Minute: **0,50 Euro** pro Minute.

13. Entgelt für die Erstellung einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta)

Für die Erstellung einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) einschließlich der betrieblichen und sicherungstechnischen Einweisung wird ein aufwandsbezogenes Entgelt von mindestens **500,00 Euro** erhoben.


Anlage 2 Betriebliche und technische Parameter
(a) VzG-Strecke 6386 Döbeln DB-Grenze – Meißen Triebischtal DB-Grenze

Art der Strecke:	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
Streckenlänge:	37,2 km
Streckengleise:	eingleisig
Spurweite:	1435 mm (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. zulässige Achslast:	22,5 t
max. zulässige Meterlast:	8,0 t/m
max. zulässige Gesamtzuglänge:	440 m
max. Streckenneigung:	11,0 ‰
max. Streckenwiderstand:	12,2 ‰
kleinster Bogenhalbmesser:	300 m
max. zulässige Geschwindigkeit:	80 km/h
Bremsweg:	700 m
Mindestbremsleistung in Bremsstellung G:	64
Mindestbremsleistung 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 techn. und betr. Besonderheiten:	Spätestens vor der Abfahrt im Bahnhof Coswig (Sachs) [DCW] und Döbeln Hbf [DDE] 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:	www.nre-compagnie.de/infrastruktur.html



Schiennetz-Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil (SNB-BT)

(b) VzG-Strecke 6613 Rhäsa Werkbf – Nossen

Art der Strecke:	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
Streckenlänge:	3,57 km
Streckengleise:	eingleisig
Spurweite:	1435 mm (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. zulässige Achslast:	22,5 t
max. zulässige Meterlast:	8,0 t/m
max. zulässige Gesamtzuglänge:	auf Anfrage
max. Streckenneigung:	11,0 ‰
max. Streckenwiderstand:	12,2 ‰
kleinster Bogenhalbmesser:	300 m
max. zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h
Bremsweg:	400 m
Mindestbremsleistung in Bremsstellung G:	64
Mindestbremsleistung 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:	www.nre-compagnie.de/infrastruktur.html



Schiennetz-Nutzungsbedingungen - Besonderer Teil (SNB-BT)

(c) VzG-Strecke 6614 Nossen – Freiberg (Sachs) DB-Grenze

Art der Strecke:	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
Streckenlänge:	22,87 km
Streckengleise:	eingleisig
Spurweite:	1435 mm (Regelspur)
Streckenklasse:	CM4
Abweichungen vom Regellichtraum gem. EBO:	nein
KV-Kodifizierung:	nein
Elektrifizierung:	nein
Einschränkung in der Verkehrsart (PV/GV):	nein
Besondere Schienenwege:	nein
Brückenöffnungszeiten:	nein
max. zulässige Achslast:	21,0 t
max. zulässige Meterlast:	8,0 t/m
max. zulässige Gesamtzuglänge:	auf Anfrage
max. Streckenneigung:	18,5 ‰
max. Streckenwiderstand:	18,5 ‰
kleinster Bogenhalbmesser:	300 m
max. zulässige Geschwindigkeit:	50 km/h
Bremsweg:	400 m
Mindestbremsleistung in Bremsstellung G:	56
Mindestbremsleistung in Bremsstellung P:	89
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:	Spätestens vor der Abfahrt im Bahnhof Freiberg (Sachs) [DFR] 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:	www.nre-compagnie.de/infrastruktur.html



Anlage 3 Grenzlastenübersicht (Anhängelasten in Tonnen)

Tfz - Baureihe	35.1 Dampf	50.35 52.80 Dampf	202	159 Euro Dual	228	232	241	248 Vectron Dual Mode	250 Blue Tiger	251 ME 26	266 Class 66	285
Streckenabschnitt												
DMT - DNO	600	850	750	1.900	1.050	1.750	1.980	1.400	1.950	1.900	1.950	1.330
DNO - DDE	1.000	1.650	1.500	2.900	1.800	2.700	2.900	2.500	2.850	2.900	2.850	2.400
DDE - DNO ¹	900	1.400	1.050	2.900	1.450	2.800	2.900	2.300	2.900	2.900	2.900	2.200
DNO - DDB	700	950	800	2.270	1.100	2.100	2.370	1.680	2.300	2.270	2.300	1.600
DDB - DMT	1.000	1.900	1.600	2.900	2.100	2.900	2.900	2.600	2.950	2.900	2.950	2.600
DNO - DMVD	600	850	750	1.900	1.050	1.750	1.980	1.400	1.950	1.900	1.950	1.330
DMVD - DNO	900	1.300	1.100	2.600	1.400	2.300	2.600	2.200	2.900	2.600	2.700	2.150
DNO - DGVB	380	580	400	**	500	820	**	*	**	**	**	**
DGVB - DFR	710	1.030	690	**	850	1.300	**	*	**	**	**	**
DFR - DGSM	680	980	670	**	850	1.300	**	*	**	**	**	**
DGSM - DNO	1.000	1.800	1.400	**	1.500	2.650	**	*	**	**	**	**

Stand: 01.08.2025

¹ Grenzlasten gelten nur bei Gewährleistung einer freien Einfahrt am Esig B des Bf Nossen

* nicht einsetzbar wegen Streckenklasse

** auf Anfrage

Hinweis: Die Grenzlasten berücksichtigen keine Erwärmungsprobleme durch unterschrittene kleinste Dauerfahr Geschwindigkeiten.
Für alle hier nicht aufgeführten oder ableitbaren Bespannungen ist die Grenzlast bei der Betriebsleitung der NRE anzufragen.