

**RST Rangier, Service & Transport GmbH
St. Ingbert**

Schienennetz-Benutzungsbedingungen

(SNB)

Besonderer Teil

Gültig ab 01. Januar 2015

Stand vom 01. September 2014

Inhalt

Teil 1 **Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)**
Basis: Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Stand vom 12. Oktober 2009

Teil 2 **Schiennetzbenutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)**

- Anlagen** ⇨ Streckenübersicht
- ⇨ Geschwindigkeitstabelle
- ⇨ Entfernungstabelle
- ⇨ Trassenpreisliste
- ⇨ Sammlung der betrieblichen Vorschriften

Teil 1: **Schiennetz-Benutzungsbedingungen
Allgemeiner Teil (SNB-AT)**

Der Text des allgemeinen Teils der Schiennetz-Benutzungsbedingungen entspricht der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) herausgegebenen Empfehlung.

Die Rangier Service & Transport GmbH betreibt als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der Primstalbahn. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen wird eine Regionalbahn betrieben. Gemäß § 9 und 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetz sind beide Eisenbahnunternehmen nicht voneinander unabhängig.

Teil 2 **Schiennetzbenutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)**

- Anlagen** ⇨ Streckenübersicht
- ⇨ Geschwindigkeitstabelle
- ⇨ Entfernungstabelle
- ⇨ Trassenpreisliste
- ⇨ Sammlung der betrieblichen Vorschriften

Inhaltsverzeichnis:**Teil 2: Schienennetz-Benutzungsbedingungen
Besonderer Teil (SNB-BT)**

Verzeichnis der Abkürzungen

1	Allgemeine Informationen
2	Regelungen für die Primstalbahn
3	Angaben nach Anlage 2 EIBV
	Schienenweg
	Zuglänge
	Bremsstellung
	Geforderte Fahrzeugausrüstung
	Streckenkenntnis
	Betriebszeiten
	Sprechfunk
	Einschränkungen
	Entgelte
	Zugkilometer
	Entgeltgrundsätze
	Einzelheiten und Informationen zu in der Anlage 1 – EIBV aufgeführten Leistungen
	Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten
	Abrechnung und Bezahlung
Anlage 1	Streckenübersicht
Anlage 2	Geschwindigkeitsübersicht
Anlage 3	Entfernungstabelle / Trassenpreisliste
Anlage 4	Sammlung der betrieblichen Vorschriften

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	Beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	Folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Mbr	Mindestbremsleistung
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RST	RST Rangier Service und Transport GmbH SbV Sammlung der betrieblichen Vorschriften
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

Teil 2 Schienennetz-Benutzungsbedingungen, Besonderer Teil (SNB-BT)

von den SNB-AT abweichende sowie zusätzliche Regelungen

1. Allgemeine Informationen

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) beinhalten die Benutzungsbedingungen für die nach der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungs-Verordnung (EIBV) durch den Betreiber der Schienenwege zu erbringenden Leistungen sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Die SNB BT enthalten darüber hinaus Angaben, die für den Zugangsberechtigten von Interesse sind bzw. sein könnten. Weitere Informationen erhalten Sie nach schriftlicher Nachfrage unter den nachstehend aufgeführten Stellen.

In den SNB BT informieren wir Sie über die Zugangsbedingungen zu unserem Schienennetz und zur Anmeldung von Fahrplantrassen. Die Zusammenarbeit mit dem angrenzenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist unsererseits stets gewährleistet.

Die SNB werden im Bundesanzeiger sowie auf unserer Internetseite www.rangierservice.de veröffentlicht und aktualisiert.

Die Übermittlung der Stellungnahmen nach § 8 Absatz 1 Nummer 2 vierter Halbsatz und Nummer 5 EIBV wird auf den elektronischen Weg (E-Mail) beschränkt.

Der Besondere Teil der SNB enthält abweichende und ergänzende Regelungen gegenüber dem Allgemeinen Teil der SNB.

Für Ihre Anfragen und Anregungen nutzen Sie bitte folgende Kontaktmöglichkeit

E-Mail: hubert.kus@rangierservice.de

Telefon: 06894 / 96 34 - 16

Telefax: 06894 / 9634-24

Postanschrift

RST Rangier Service & Transport GmbH

Am Güterbahnhof 11

66386 St. Ingbert

2. Regelungen für die Primstalbahn

Nachstehend sind Ergänzungen für die konkreten Bedingungen der Primstalbahn zum Allgemeinen Teil der SNB aufgeführt.

Zu 2.3.3 der SNB-AT Strecken- und Ortskenntnis

Bei jeder Zugfahrt hat sich mindestens ein Betriebsbediensteter mit Strecken- und Bahnhofkenntnis im Führerstand oder an der Spitze bei geschobener Zug- oder Rangierfahrt zu befinden

Das Befahren der Strecke mit eingeschränkter Streckenkenntnis ist untersagt.

Die erstmalige Strecken- und Ortskenntnis wird durch einen Mitarbeiter der RST an den Eisenbahnbetriebsleiter, seinen Vertreter oder einen vom Eisenbahnbetriebsleiter des EVU beauftragten Mitarbeiter vermittelt. Dieser hat eine schriftliche Legitimation des Ebl an den Mitarbeiter des EIU zu übergeben. An der Einweisung können mehrere Mitarbeiter des EVU teilnehmen.

Sollen weiteren Mitarbeiter zu einem späteren Zeitpunkt die Strecken- und Ortskenntnis vermittelt werden, ist hierfür das EVU verantwortlich.

Zu 2.4.2 Ausrüstung der Fahrzeuge

Besondere sicherheitstechnische Ausrüstungen sind nicht erforderlich.

Zu 3.2.1. Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Die örtliche Betriebsvorschrift (Sammlung betrieblicher Vorschriften) ist in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Ein Exemplar der Sammlung wird dem EVU mit Vertragsabschluß übergeben. Weitere Exemplare können kostenpflichtig bestellt werden. Die Preise hierfür sind in der Preisliste – Anlage 3 aufgeführt.

Zu 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Regelverkehr

Zuweisung der einzelnen Zugtrassen erfolgt gemäß dem Antrag des EVU.

Kommt es bei der Beantragung von Zugtrassen zu Konflikten und wird eine einvernehmliche Lösung nach Verhandlungen nicht erzielt, wird durch die RST nach folgender Staffelung entschieden:

- Trassen im Netzfahrplan Infrastrukturübergreifend
- Trassen im Netzfahrplan im Regionalverkehr
- Trassen im Gelegenheitsverkehr Infrastrukturübergreifend
- Trassen im Gelegenheitsverkehr im Regionalverkehr
- Trassen für Nebenfahrzeuge

Fahrten von Hilfsfahrzeugen haben in jedem Fall Vorrang

Zu 3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr werden entsprechend der vorstehenden Beschreibung vergeben und durchgeführt.

Zu 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5

Als Arbeitstage gelten die Tage Montag bis Freitag mit Ausnahme der Feiertage im Saarland.

Zu 4.1 Bemessungsgrundlage

Die Entgeltstruktur ist in den SNB BT unter Punkt 3 bzw. in der Anlage 3 dargestellt.

Zu 5.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Im Störfall werden auf der Strecke befindliche Züge in ihrer Zugreihenfolge behandelt. Bei Streckensperrungen muss ggf. die angemeldete Fahrt zeitlich verschoben werden. Für neu beginnende Züge haben Regelzüge Vorrang vor Sonderzügen.

Zu 5.7.2 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Zugangsbeschränkungen zum Schienenweg aufgrund von geplanten Baumaßnahmen werden durch die RST mindestens zwei Monate vorher bekannt gegeben. Bei außerplanmäßigen Sperrungen werden die EVU sofort zu informiert. Die Bekanntgabe erfolgt auf der Homepage der RST unter www.rangierservice.de Punkt Aktuelles.

Zu 6.1 Haftung

Zwischen den Parteien ist eine Haftungsbeschränkung oder ein Haftungsausschluss nicht vereinbart. Es verbleibt bei den gesetzlichen Haftungsregelungen.

3. Angaben nach Anlage 2 EIBV

Schienenweg

Bei dem Schienenweg der RST zwischen Dillingen (Saar) und Limbach Kr. Saarlouis Primstalbahn handelt es sich um eine
 eingleisige,
 regelspurige,
 nichtelektrifizierte

Nebenbahn. Die Fahrten werden als Zugfahrten im Zugleitbetrieb durchgeführt. Sie schließt am Abzweig Dillingen(S) Ford/ZKS im km 3,850 an die Infrastruktur der DB Netz AG an. Die Strecke endet in km 35,000 am Gleisabschluss des Bahnhof Limbach (Kr. Saarlouis).

Kilometrierung der Strecke

Abzweig Dillingen(S) Ford/ZKS	Km 3,850	3211
Bf Primsweiler	Km 13,45	
Bf Primsweiler	Km 23,280	3274
Bf Limbach (Kr. Saarlouis)	Km 35,000 (Glab)	

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Einfahrt in den Bahnhof Limbach mit 40 km/h ab Einfahrweiche.

Die höchstzulässige Radsatzlast beträgt für gesamte Strecke 22,5 to, das höchstzulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit 8,0 t/m – Streckenklasse **D 4**.

Zuglängen:

Die Zuglängen dürfen 400 m nicht übersteigen.

Abweichungen sind nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung der RST - Zugleitung möglich.

Bremsstellung:

Güterzüge werden in der Bremsstellung P gefahren.

Reisezüge werden in der Bremsstellung P gefahren.

Die Bestimmungen FV-NE § 4 sind zu beachten.

Die Mindestbremshundertstel betragen 33

Werden aus technischen oder betrieblichen Gründen Güterzüge in der Bremsstellung G gefahren, sind 50 Mindestbremshundertstel notwendig.

Angaben siehe auch Buchfahrplan.

geforderte Fahrzeugausrüstung:

- Sifa.

Streckenkenntnis

Ein Fahren ohne Streckenkenntnis oder mit eingeschränkter Streckenkenntnis wird untersagt. In jedem Fall muss sich ein streckenkundiger Begleiter auf dem führenden Fahrzeug befinden.

Betriebsführung

Für die Betriebsführung gelten die Fahrdienstvorschrift-NE (FV-NE) sowie vergleichbare Vorschriften aus dem NE-Bereich wie die Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE), die Vorschrift für Bremsen und Druckbehälter der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (VBD-NE) und die Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (DAT) und die Sammlung der betrieblichen Vorschriften der RST (SbV). Betriebsverfahren ist Zugleitbetrieb, im Regelbetrieb werden, wenn nur eine Zugeinheit verkehrt keine Zuglaufmeldungen durchgeführt.

Die EVU müssen sicherstellen, dass alle Triebfahrzeugführer für den Zugleitbetrieb nach FV-NE ausgebildet und streckenkundig sind. Das Fahren ohne Streckenkunde ist nicht möglich.

Ein Exemplar der SbV wird dem Zugangsberechtigten ausgehändigt. Weitere Exemplare werden auf Anforderung gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Die Bezugsadresse ist unter Punkt 1 zu finden.

Betriebszeiten

Die Regelbetriebszeit richtet sich nach dem planmäßig bestellten Verkehrsaufkommen und beträgt zurzeit:

Mo - Fr 7:00 Uhr – 17:00 Uhr

Zu diesen Zeiten ist die Zugleitung besetzt.

Fahrten außerhalb dieser Zeiten sind unter bestimmten Bedingungen durchführbar. Hierzu wird jeweils für den Einzelfall eine Dienstanweisung durch die Eisenbahn-Betriebsleitung erstellt.

Sprechfunk

Zugbahnfunk und Rangierfunk ist nicht vorhanden. Alle Meldungen sind über Mobiltelefon durchzuführen. Die Rufnummern sind in der SbV bekanntgegeben.

Einschränkungen:

Seitens der Eisenbahninfrastruktur bestehen keine Einschränkungen bei:

- (1) Oberstromgrenzwerten – keine Oberleitung vorhanden
- (2) Anlagen zur Zugbeeinflussung – keine Streckenausrüstung vorhanden
- (3) Abweichungen vom Regellichtraum
- (4) Verkehrsarten (Personenverkehr / Güterverkehr)

Dampflokomotiven

Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 gemäß der Meldung des Deutschen Wetterdienstes ist die Fahrt mit rostgefeuerten Dampflokomotiven untersagt. Die aktuellen Warnstufen können der Internetadresse

www.agrowetter.de
entnommen werden.

In Waldgebieten hat der Lokführer die Fahrtechnik so einzurichten, dass diese Stellen mit einem gut durchgebrannten Feuer befahren werden. Das Feuern und die Benutzung von Schürgeräten zur Feuerbehandlung sind nicht zulässig. In Brückenbereichen dürfen keine heißen Rückstände herunterfallen.

Beim Verkehren von Zügen mit rostgefeuerten Dampflokomotiven ist folgendes zu beachten:

Auf jeder Lok hat sich ein Handfeuerlöcher zu befinden,
Der einwandfreie Zustand der Aschekastenklappe, der Aschekastennäßvorrichtung und der Funkensiebe ist sicher zu stellen,

Gefährliche Stoffe

Die Beförderung gefährlicher Stoffe gemäß GGVSEB ist auf der gesamten Strecke untersagt.

Entgelte

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl.

Als Leistungen, die im Entgelt enthalten sind werden durch die RST

- ⇒ die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- ⇒ die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen,
- ⇒ die Koordinierung der Zugbewegungen im Zugsleitsystem,
- ⇒ die Bereitstellung von Informationen der Zugbewegung in fernmündlicher oder schriftlicher (Fax, Mail) Form auf der Grundlage von fernmündlicher oder schriftlicher Anforderung des EVU,
- ⇒ die Information über Betriebsstörungen, Streckensperrungen oder geplanter Baumaßnahmen

erbracht.

Zugkilometer

Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgender Formel:

Güterzüge

Trassenpreis in Euro x maßgebende Entfernung (Zugkilometer)

Reisezüge

Je Zugfahrt und maßgebender Entfernung.

einzelnen Fahrende Triebfahrzeuge oder Nebenfahrzeuge

Je Zug- oder Rangierfahrt und maßgebender Entfernung

Für Züge, die nur Wagen zum Zwecke der Abstellung befördern Trassenpreis pro km

Die maßgebende Entfernung ist die, in der Anlage 3 zu den SNB ausgewiesene Entfernung.

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

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der normalen Besetzungszeiten hat der Nutzer die, durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten zu übernehmen.

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

Entgeltgrundsätze

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl

Anreizsystem

Es gilt das nachfolgende Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienenwege der RST.

Das Anreizsystem greift dann, wenn auf Grundlage eines Einzelnutzungsvertrages einem Nutzer zugewiesene Schienenwegkapazität aufgrund einer der nachfolgend benannten Störungen nicht verfügbar ist:

- Technische Störung: Die Schienenwege sind auf Grund einer technischen Störung nicht nutzbar.
- Betriebliche Störung: Die Schienenwege sind auf Grund einer betrieblichen Störung nicht nutzbar

Das Anreizsystem greift nur dann ein, wenn die technische oder betriebliche Störung

- in der Verantwortung eines Nutzers oder
- in der Verantwortung der RST

liegt. Lässt sich eine Störung nicht eindeutig der Verantwortung einer Seite zuordnen, greift das Anreizsystem nicht.

Ein Anreizentgelt für eine technische oder betriebliche Störung wird jedoch nicht geschuldet,

- Bei einer Störung, die in der Verantwortung der RST fällt, sofern die RST die Störung innerhalb einer Frist (gerechnet jeweils ab der Meldung durch den Nutzer) von 24 Stunden im Falle von technischen Störungen und von 8 Stunden im Falle von betrieblichen Störungen beseitigt oder sofern die Partei, in deren Verantwortung die Störung fällt, nachweist, dass sie diese nicht zu vertreten hat.

Die Partei, in deren Verantwortung eine technische oder betriebliche Störung fällt, schuldet der anderen Partei ein kalendertägliches Anreizentgelt pro Tag der Störung in Höhe von 10 % des tagesanteiligen Nutzungsentgeltes der betroffenen Schienenwege; maximal jedoch für 30 Kalendertage. Das Anreizentgelt ist von der berechtigten Partei binnen 2 Wochen nach Abschluss des Kalendermonats, in den die entsprechende Störung fällt, schriftlich und unter Angabe der Gründe geltend zu machen, andernfalls verfällt der Anspruch auf das Anreizentgelt. Zahlungen sind nach entsprechender Geltendmachung binnen 30 Tagen zu leisten.

Etwaige weitergehende Ansprüche auf Grund von unter dem Anreizsystem relevanten Störungen bleiben unberührt.

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 eine Woche. Beabsichtigte Bau- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen werden den EVU mit Rahmenvertrag rechtzeitig schriftlich mitgeteilt.
4. Die Abwicklung des Betriebsablaufes im Dispatcherverfahren erlaubt eine zügige und diskriminierungsfreie Behandlung aller geforderten Zugänge.

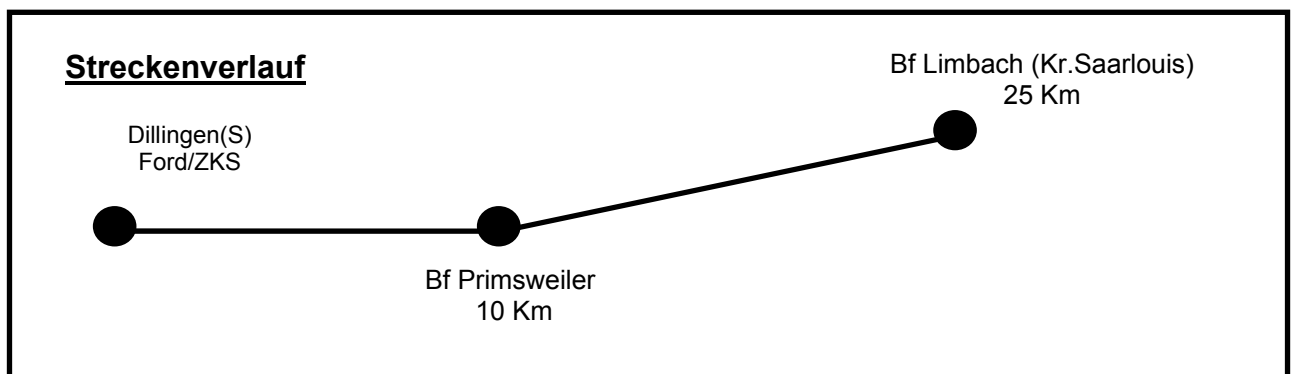
Abrechnung und Bezahlung

Die Rechnungsbeträge sind ohne Abzug auf das Konto Nr. 0000060810 der RST Rangier, Service & Transport GmbH St. Ingbert bei der Levo-Bank eG (BLZ 593 930 00) 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
- **Anlage 2** Geschwindigkeitsheft
- **Anlage 3** Entfernungstabelle / Trassenpreisliste
- **Anlage 4** Sammlung der betrieblichen Vorschriften

Streckenübersicht



Neigungsverhältnisse

	Strecken – km	Steigung (+) Gefälle (-) ‰		Strecken – km	Steigung (+) Gefälle (-) ‰
	3211			3274	
Unterhaltungs- grenze	3,844	+ 5,52	Beginn 3274	22,643	+ 3,12
	3,913	+ 3,56			
	4,006	+ 2,02	Ehem. Bf Pris- weiler	23,041	- 0,33
	100	+ / - 0		520	+ 9,74
	642	- 1,14		710	+ 4,95
	800	+ 1,84		912	+ 0,43
	5,050	+ 4,04		24,373	- 0,20
	325	+ 2,97		869	+ 8,06
	500	+ 4,76		25,199	+ 4,34
	685	+ / - 0		282	- 0,31
	770	- 0,38		739	+ 1,21
	850	+ / - 0		26,103	+ 3,77
	6,380	+ 1,25		296	+ 7,94
	420	+ 3,50		499	- 1,26
	600	+ 4,83		665	+ 6,02
	800	+ 4,20		909	+ 0,18
	7,100	+ 0,44		27,350	+ 4,32
	340	+ 5,05		662	+ 4,00
	600	+ 4,30		28,579	+ 4,58
	800	+ 5,04		745	+ 3,65
	8,050	+ 4,35		860	+ 2,76
	340	+ 4,83		29,280	+ 2,59
	575	- 2,00		390	+ 3,50
	675	+ / - 0		500	+ 1,91
	900	+ 1,04		610	+ 1,22
	9,160	+ 4,23		725	- 2,25
	380	- 0,35		885	+ 3,85
	625	+ 0,47		30,180	+ 1,36
	706	+ / - 0		250	+ 4,63
	790	+ 2,33		400	+ 2,70
	880	+ 1,50		600	+ 3,33
	10,020	+ 3,63		31,030	+ 1,64
	100	+ 1,89		140	+ 3,05
	190	- 0,21		250	+ 2,43
	330	+ 0,41		400	+ 1,65
	468	+ 5,63		545	+ 2,91
	556	+ 4,89		600	+ 2,09
			Bf Limbach	663	
	721	+ 7,68		820	+ 4,82
	916	+ 11,94			
	11,008	- 1,45			
	180	+ 0,64			
	428	+ 1,67			
	590	+ 4,60			
	690	+ 3,11			
	12,153	+ 1,09			
	400	+ 5,26			
	591	+ 3,20			
Wechsel Stre- cke	<u>12,800</u> 22,643				

Anlage 2

Geschwindigkeitsübersicht

Richtung Limbach				Richtung Dillingen			
Hg 50 km/h	Mbr	G		Hg 50 km/h	Mbr	G	
1	2	3a	3b	1	2	3a	3b
	Zulässige Geschwindigkeit	Betriebsstelle Signalstandort Bahnübergang	Lage in km		Zulässige Geschwindigkeit	Betriebsstelle Signalstandort	Lage in km
Bahn km	Km/h			Bahn km	Km/h		
3,86	50	U.-Grenze	3,86	31,66	25	Bf Limbach	31,66
3,97	20	Bü	4,00	31,14	50		
4,00	50	Anst RWE	4,20	29,21	20	Bf Michelbach	29,18
7,05	20	Bü	7,14	28,05	50		
7,15	50			26,93	20		
7,99	30			26,64	50		
9,98	20	Bü	10,07	11,21	30	Wechsel km	22,70
10,07	30			10,15	20		12,80
11,29	50	Wechsel km	12,80	9,98	30	Bü	10,07
			22,70	7,99	50		
25,20	20			7,22	20		
22,23	50					Bü	7,14
26,60	20			7,14	50	Vsig 18	4,55
26,90	50					Anst. RWE	4,20
27,98	20	Bü	28,05				
28,05	50			4,07	20	Bü	3,98
28,70	20						
29,20	50	Bf Michelbach	29,18	3,98	50	E-Sig 18	3,85
31,14	25	Bf Limbach	31,66			U. Grenze	
		Streckenende	32,05				

Anlage 3

Entfernungstabelle / Trassenpreisliste**Strecke Dillingen / Infrastrukturgrenze – Limbach
Gültig ab 12. Dezember 2011**

Für die Entgeltberechnung werden angerechnet:

Zwischen.

Unterhaltungsgrenze und Bahnhof Limbach - 18,4 km

Entgeltverzeichnis:

		Preis / Einheit
Trassennutzung	Güterzüge	26,07 €/km
	Reisezüge	12,96 €/km
	Einzelfahrende Triebfahrzeuge, schwere Nebenfahrzeuge, Triebwagenzüge	8,64 €/km
Besetzung der Zugleitung (außerhalb der Geschäftszeiten Mo-Fr 7:00 Uhr – 17:00 Uhr)	Sa	39,10 € / Std
	So u Fei	78,20 € / Std
Lotsengestellung/Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnis	Mo – Sa	39,10 € / Std
	So u Fei	78,20 € / Std

Alle Preise unterliegen einer jährlichen Dynamisierung von 1,5 % mit Basisjahr 2015
Eine jährliche Anpassung wird vorgenommen

Bei Interesse unterbreiteten wir Ihnen gern ein verbindliches Angebot.

Es gelten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen für Betreiber der Schienenwege „Allgemeiner Teil“ SNB-AT und Besonderer Teil (SNB-BT) vom 01. Januar 2015.