



# **Schiennetz-Nutzungsbedingungen**

## **(SNB)**

### **Besonderer Teil**

**Gültig ab 14. Dezember 2025**

**Stand vom 12.09.2024**

## Inhalt

**Teil 1**                    **Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)**  
Basis: Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

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

- Anlagen**            ⇨ Streckenübersicht
- ⇨ Geschwindigkeitstabelle
- ⇨ Entfernungstabelle
- ⇨ Trassenpreisliste

**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.

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

- Anlagen**            ⇨ Streckenübersicht
- ⇨ Geschwindigkeitstabelle
- ⇨ Entfernungstabelle
- ⇨ Trassenpreisliste

**Inhaltsverzeichnis:**

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

I	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

## Verzeichnis der Abkürzungen

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

## 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 Zugtrassen. Die Zusammenarbeit mit dem angrenzenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist unsererseits stets gewährleistet.

Die SNB werden im Bundesanzeiger sowie auf unserer Internetseite [www.rangierservice.de](http://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: [info@rangierservice.de](mailto:info@rangierservice.de)

Telefon: 06841 18978 60

Telefax: 06841 18978 83

Postanschrift

RST Rangier Service & Transport GmbH

Am Gleisbauhof 1

66459 Kirkel

## 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 Sammlung betrieblicher Vorschriften(SBV) 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 informiert. Die Bekanntgabe erfolgt auf der Homepage der RST unter [www.rangierservice.de](http://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 vereinfachten 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 32,054 am Gleisabschluss des Bahnhof Limbach (Kr. Saarlouis).

Kilometrierung der Strecke

Abzweig Dillingen(S) Ford/ZKS	Km 3,850	3211
Bf Primweiler	Km 13,45	
Bf Primweiler	Km 23,280	3274
Bf Limbach (Kr. Saarlouis)	Km 32,054 (Gleisabschluss)	

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:

Züge werden in den Bremsstellungen laut VDV 757 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 nach Bedarf durchführbar.

## **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](http://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 Zugsystem,
- ⇒ 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 nachfolgender 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

## **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 längerfristig 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.

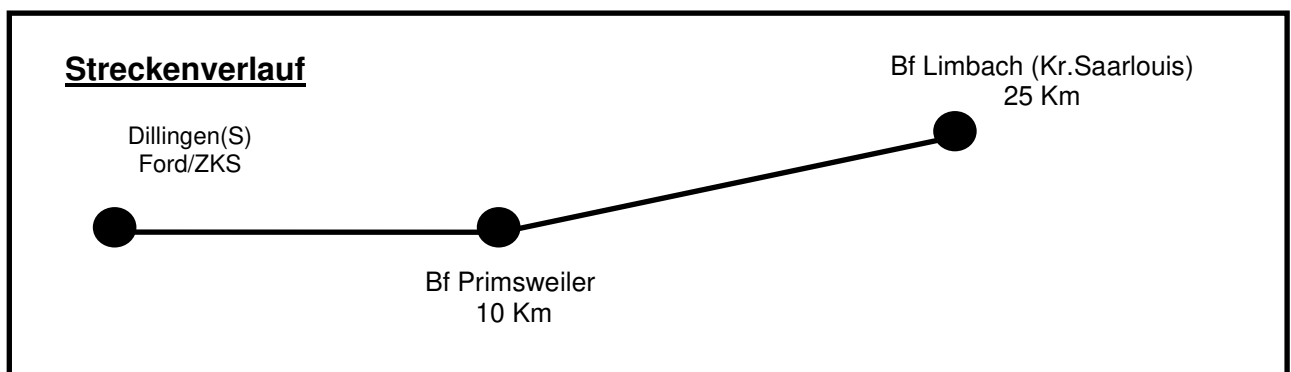
### **Abrechnung und Bezahlung**

Die Rechnungsbeträge sind ohne Abzug auf das Konto Nr. 0000060810 (IBAN: DE 77 5939 3000 0000 0608 10) der RST Rangier, Service & Transport GmbH St. Ingbert bei der Levo-Bank eG (BLZ 593 930 00, BIC: GENODE51LEB) 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

# Streckenübersicht



## Schienennetznutzungsbedingungen-BT

**Neigungsverhältnisse**

	Strecken – km	Steigung (+) Gefälle (-) ‰		Strecken – km	Steigung (+) Gefälle (-) ‰
	<b>3211</b>			<b>3274</b>	
Unterhaltungs- grenze	3,844	+ 5,52	Beginn 3274	22,643	+ 3,12
	3,913	+ 3,56			
	4,006	+ 2,02	Ehem. Bf	23,041	- 0,33
	100	+ / - 0	Primswweiler	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		32,054	Streckenende
	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	12,800				
	22,643				

3211 Dillingen (S) – Grenze DB Netz AG / RST (km 3,850) – Primsweiler Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V <sub>max</sub> 50 km/h  3274 Primsweiler – Limbach (Kr. SLS) – Grenze RST / DB Netz AG (km 32,054) Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V <sub>max</sub> 50 km/h  Richtung: Dillingen- DB/RST – Primsweiler – Limbach (kr. SLS)				
1	2	3a	3b	4
ab km	Km/h	Betriebsstelle	Lage km	Besonderheiten
	60		3,6	Lf 6 (2)
3,850	50	Bksig 18 - Infrastrukturgrenze	3,8	Lf 7 (2) „Bü“
3,896	20	Bü km 3,981		
3,990	50	Anschl RWE	4,2	
			5,3	Ne 5
5,310	5	Bü km 5,355 -		
5,360	50		6,7	Lf 6 (2)
			6,9	Bü 4
7,051	20	Bü km 7,136	7,0	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
7,138	50		7,1	
			7,6	Lf 6 (3)
			7,7	Bü 4
7,888	30	Bü km 7,994	7,8	Lf 7 (3) „Bü“; Bü 4
7,997	50			
			8,2	ÜS 1 I
		Bü km 8,588		
			8,8	ÜS 1 II
		Bü km 9,187		
			9,2	ÜS 1 III (Bü 0)
9,610		Bü km 9,614	9,6	Halt – Schild „Automatik HET“
			9,2	ÜS 1 IV
			9,7	Lf 6 (2)
9,982	20	Bü km 10,067	9,9	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
10,068	50			
		Bü km 10,392		
			10,4	ÜS 1 V – Links – Ne 4 nicht aufgestellt
		Bü km 10,792		
			10,8	Lf 6 (3)
11,067	30	Bü km 11,197		Lf 7 (3); „Bü“; Bü 4
11,198	50			
12,800 / 22,700		Wechsel der Kilometrierung 12,8 / 22,7		

## Schienennetznutzungsbedingungen-BT

1	2	3a	3b	4
22,700	50			
			24,8	Lf 6 (2)
			25,1	Bü 4
25,161	20	Bü km 25,226	25,1	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
25,228	50			
			26,2	Lf 6 (1)
26,60 0	10		26,6	Lf 7 (1)
			26,6	Ne 5
		Bü km 26,650		Halt vor Bü ortsbediente Schranke
		Bü km 26,770		
			26,8	Ne 5
		Bü km 26,890		Halt vor Bü ortsbediente Schranke
26,900	50		26,9	Lf 7 (5)
			27,6	Lf 6 (2)
			27,8	Bü 4
27,983	20	Bü km 28,048	27,9	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
28,050	50		28,0	
			28,3	Lf 6 (2)
			28,6	Bü 4
			28,7	ÜS 1 – links – Ne 4 nicht auf- gestellt
28,723	20	Bü km 28,778	28,7	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
28,780	50			
		Bü 29,207		
			30,7	Lf 6 (0,5)
	40		31,1	Lf 7 (0,5)
			31,1	Ne 5
	0,5	Bü km 31,150		Halt vor Bü Postensicherung
31,663	25	Bf Limbach (Kr. Saarlouis)		



**Geschwindigkeitsübersicht – Limbach – Dillingen Grenze**

3211	Dillingen (S) – Grenze DB Netz AG / RST (km 3,850) – Primweiler Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V <sub>max</sub> 50 km/h			
3274	Primweiler – Limbach (Kr. Saarlouis) – Grenze RST / DB Netz AG (km 32,054) Nebenbahn – eingleisig – Bremsweg 400 m – V <sub>max</sub> 50 km/h			
Richtung:– Limbach (Kr. Saarlouis) - Primweiler – Dillingen- RST/DB				
1	2	3a	3b	4
ab km	Km/h	Betriebsstelle	Lage km	Besonderheiten
	25			
		Bf Limbach (Kr. Saarlouis)	31,6	
			31,1	Ne 5 ; Lf 7 (0,5); „Bü“
31,160	0,5	Bü km 31,150		Halt vor Bü Postensicherung
31,145	50		31,1	Lf 7 (5)
			29,6	ÜS 2
		Bü km 29207		
			29,1	Lf 6 (2)
			28,8	Bü 4
28,833	20		28,8	Lf 7 (2)
		Bü km 28,778		
			28,2	Bü 4
			28,1	Bü 4
		Bü km 28,048		
28,050	50		28,0	Lf 7 (5)
			27,3	Lf 6 (1)
26,930	10		26,9	Lf 7 (1)
			26,9	Ne 5
		Bü km 26,890		Halt vor Bü ortsbediente Schranke
			26,8	Bü 4
		Bü km 26,770		
			26,6	Ne 5
		Bü km 26,650		Halt vor Bü ortsbediente Schranke
26,640	50		26,6	Lf 7 (5)
			25,6	Lf 6 (2)
			25,3	Bü 4
25,311	20		25,2	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
		Bü km 25,226		
25,224	50			

## Schienennetznutzungsbedingungen-BT

1	2	3a	3b	4
22,700 / 12,800		<b>Streckenwechsel Wechsel der Kilometrierung</b>		
	50		11,5	Lf 6 (3)
11,327	30		11,3	Lf 7 (3) „Bü“; Bü 4
		Bü km 11,197	11,2	ÜS 2 V
11,195	50			
		Bü km 10,792	10,7	ÜS 2 IV
			10,4	Lf 6 (2)
		Bü km 10,392		
			10,2	Bü 4
			10,1	Lf 7 (2); „Bü“; Bü 4
10,152	20	Bü km 10,067		
10,070	50		10,0	ÜS 2 III (Bü 0)
		Bü km 9,614		<b>Halt vor Bü „Automatik HET“</b>
			9,5	Lf 6 (2)
			9,4	ÜS 2 II
9,195	20	Bü km 9,187	9,1	Lf 7 (2) „Bü“
9,183	50			
			8,9	ÜS 2 I
		Bü km 8,588		
			8,3	Lf 6 (3)
			8,1	Bü 4
8,124	30	Bü km 7,994	8,0	Lf 7 (3) „Bü“; Bü 4
7,992	50			
			7,9	Lf 7 (5)
			7,5	Lf 6 (2)
7,221	20	Bü km 7,136	7,2	Lf 7 (2) „Bü“
7,134	50			
			5,7	Lf 6 (0,5)
5,400	0,5		5,4	Lf 7 (0,5)
			5,3	Ne 5
		Bü km 5,354		<b>Halt vor Bü Postensicherung</b>
5,352	50			
			4,5	VSig 18
			4,4	Lf 6 (2)
4,066	20	Bü km 3,981	4,0	Lf 7 (2) „Bü“; Bü 4
3,979	50			
3,850		Bksig 18 - Infrastrukturgrenze	3,8	Bk 18

## Anlage 3

# Entfernungstabelle / Trassenpreisliste

## Strecke Dillingen / Infrastrukturgrenze – Limbach

Für die Entgeltberechnung werden angerechnet:

Zwischen.

Unterhaltungsgrenze und Bahnhof Limbach - 18,34 km

Entgeltverzeichnis:

		Preis / Einheit
Trassennutzung	Güterzüge	28,59 €/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	45,65 € / Std
	So u Fei	91,30 € / Std
Lotsengestellung/Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnis	Mo – Sa	45,65 € / Std
	So u Fei	91,30 € / Std

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).