REGIO INFRA
NORD-OST
GMBH & CO. KG

Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der

Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (RIN)

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab 12.12.2027

hat gelöscht: 3

hat gelöscht: 6

Die hier veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Entgelte sowie die Regelungen zum Netzzugang für die Netzfahrplanperiode 2027/2028, die das Mindestzugangspaket betreffen und nach § 33 ERegG der Genehmigung durch die BNetzA unterliegen, befinden sich noch im Genehmigungsverfahren. Daher können sich die Entgeltgrundsätze und Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2027/2028 ändern. Es gelten abschließend die Entgelte, die mit den SNB veröffentlicht werden.

hat gelöscht: 6

hat gelöscht: 7

hat gelöscht: 5

hat gelöscht: 6

Stand: 13.10.2026

Inhaltsverzeichnis

0 Verzeichnis der Abkürzungen ... 3

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT ... 5

1.1 Allgemeines ... 5

1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT. ... 5

1.3 Veröffentlichungen ... 8

2 Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen ... 10

2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung ... 10

2.2 Ausnahmeregelungen ... 10

2.3 Besonderheiten hinsichtlich der technischen und betrieblichen Parameter der Schienenwege ... 10

2.4 Zugangsbedingungen ... 10

3 Entgeltgrundsätze und Mindestzugangspaket ... 11

3.1 Allgemeines ... 11

3.2 Verkehrsdienste / Marktsegmente allgemein ... 11

3.3 Entgeltregelungen ... 13

3.4 Weitere Entgelte ... 14

4 Kapazitätszuweisung ... 18

4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung ... 18

4.2 Netzfahrplan ... 18

4.3 Gelegenheitsfahrplan ... 19

4.4 Kapazitätsreserven außerhalb des Netzfahrplanes ... 19

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien ... 20

5.1 Notfallmanagement ... 20

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten ... 20

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung ... 20

5.4 Änderungen an der Infrastruktur ... 21

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Arbeitsgemeinschaft
Anz.	Anzahl
AT	Allgemeiner Teil
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
BIC	Bank Identifier Code
BB	Brandenburg
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BÜV NE	Vorschrift für die Sicherung von Bahnübergängen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
bzw.	beziehungsweise
einschl.	einschließlich
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
eG	eingetragene Genossenschaft
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
e. V.	eingetragener Verein
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWN	Energiewerke Nord GmbH (Anschlussbahn Rheinsberg)
Fdl	Fahrdienstleiter
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
G	Güterzug (Bremsstellung)
GV	Güterverkehr
h	Stunde
HPflG	Haftpflichtgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBAN	International Bank Account Number
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
i.S.d.	im Sinne des
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
La	Langsamfahrstellen
Lz	Lokzug (Lokleerfahrt)
m	Meter
min	Minute
mm	Millimeter
MV	Mecklenburg - Vorpommern
NEL	Netzleitung (der RIN)
Nr.	Nummer
P	Personenzug (Bremsstellung)

PR	Prignitz
R	Reisezug (Bremsstellung)
R+Mg	Reisezug+Magnetschienenbremse (Bremsstellung)
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
RIG	Regio Infra GmbH & Co. KG
RIN	Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
RSL	Radsatzlast
S.	Seite
s.	siehe
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SGV	Schienengüterverkehr
Sk	Streckenklasse
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB-AT / BT / EL	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RIN – Allgemeiner Teil / Besonderer Teil / Entgeltliste
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Sachsen - Anhalt
Std.	Stunde
t	Tonne
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
TPS RIN	Trassenpreissystem RIN
TUZ	Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
u.a.	unter anderem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VH	Verkehrshalt
VT	Verkehrstag
z.B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigte
ZI	Zugleiter

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1 Allgemeines

Ergänzend zu bzw. abweichend von den SNB-AT gemäß den Empfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (RIN) als Betreiber von Schienenwegen die im Folgenden aufgeführten Regelungen (SNB-BT) fest.
Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der RIN und den ZB mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen.

Sie SNB-BT enthalten Regeln, Fristen, Verfahren und Entgeltgrundsätze für den Zugang und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der RIN.

1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT.

Zum Abschn. 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis durch die RIN erfolgt nach Maßgabe und in der Reihenfolge folgender Möglichkeiten.

1. Übermittlung von Zugangsdaten zum Onlineportal per E-Mail zur selbstständigen Erlangung von Streckenkenntnisse der RIN-Strecken durch Tf mittels am Bildschirm simulierter Befahrung der Strecken.
2. Vermittlung durch ein auf den Schienenwegen der RIN planmäßig verkehrendes EVU (bzw. dessen Erfüllungsgehilfen)
3. Organisation von Zugfahrten in Kooperation mit einem EVU zur Erlangung von Strecken- und Ortskunde durch die RIN
4. Einweisung bzw. Begleitung durch orts- und / oder streckenkundige Personen der RIN*

*) Hinweis aus der VDV-Schrift 755: „Streckenkundige Personen“ sind Betriebsbeamte im Sinne der §§ 47 EBO und 47 ESBO, die Streckenkenntnis nach dieser Richtlinie sowie die erforderlichen betrieblichen Kenntnisse, die ein Triebfahrzeugführer im Rahmen seiner Ausbildung für das Befahren der entsprechenden Infrastruktur erwerben muss, besitzen.

Die Vermittlung gemäß Abs. 1.2 Nr. 1. erfolgt seitens der RIN entgeltfrei. Weitergehende Vertragsverhältnisse entstehen unter Umständen zwischen den beteiligten ZB (EVU).

Die Durchführung der Maßnahmen gemäß Abs. 1.2 Nr. 2. und 3. erfolgen in Abhängigkeit, verfügbarer Ressourcen seitens der RIN und etwaiger EVU-Partner. Für die Leistungen gem. Abs. 1.2 Nr. 3 wird ein Entgelt gem. Abschnitt 3.4.6 erhoben.

Die Übersendung des Speichermediums erfolgt gegen das in Abschn. 3 aufgeführte Entgelt; Daten für Teilnetze oder einzelne Strecken werden nicht versendet.

Zum Abschn. 2.4.1 SNB-AT

Zur Durchführung von Probe- und Versuchsfahrten hat der ZB die Abweichungen der Fahrzeuge gegenüber den benannten Bestimmungen sowie darauf beruhende Vorschläge für Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit auf andere Weise der RIN anzuzeigen. Die Art und Weise der Durchführung der Fahrten entscheidet die RIN.

Zum Abschn. 2.4.2 SNB-AT

Einzelheiten zu baulichen und betrieblichen Standards sind in Abschn. 2 der SNB-BT beschrieben.
Bei Abweichungen der Fahrzeugausrüstung zu den benannten Standards gilt der Hinweis zum Abschn. 2.4.1 entsprechend.

Zum Abschn. 3.1.2 SNB-AT

Für die Nutzung der Schienenwege der RIN gelten die in der **Anlage 05** aufgeführten Regelwerke; diese sind Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die Regelwerke sind unter nachfolgenden Bezugsquellen erhältlich.

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste Informationslogistik
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

www.dbkommunikationstechnik.de

Kundenservice
Telefon 0721 938 5965
Telefax 069 265 57986
Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

beka GmbH
Christophstraße 15-17
50670 Köln

Mail: info@beka.de

Die betrieblichen Bestimmungen der RIN sind unter **Fehler! Linkreferenz ungültig.** erhältlich.

Zum Abschn. 3.2.1 SNB-AT

Einzelheiten siehe Abschn. 4. SNB-BT.

Zum Abschn. 3.4.2 SNB-AT

Als Arbeitstag gelten die Wochentage Montag bis Freitag, außer gesetzliche Feiertage. Dabei gelten die folgenden Arbeitszeiten:

Montag bis Donnerstag:	8.00 – 16.00 Uhr
Freitag:	8.00 – 12.00 Uhr

Zum Abschn. 3.4.3 SNB-AT

Die Frist zur Entscheidung nach besonders aufwändiger Bearbeitung kann auf Antrag des ZB und Zustimmung der RIN auf bis zu einer Woche verkürzt werden.

Zum Abschn. 3.4.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 3.4.2.

Die Frist zur Annahme eines Angebotes zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann bei besonders aufwändiger Bearbeitung auf bis zu fünf Arbeitstage verlängert werden.

Eine Annahme kommt mit Übersendung der Fahrplananordnung (Fplo) zu Stande. Sofern der ZB der RIN schriftlich keine Einwände oder Änderungswünsche übermittelt, gilt die Zuweisung der Zugtrasse als angenommen. Spätestens mit verkehren der entsprechenden Zugfahrt gilt das Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse als angenommen.

Zum Abschn. 3.6 SNB-AT

Rahmenverträge werden nicht geschlossen.

Zum Abschn. 4.1 SNB-AT

Näheres enthält Abschn. 3. SNB-BT.

Zum Abschn. 4.4 SNB-AT

Alle Zahlungen an die RIN sind auf folgendes Konto vorzunehmen:

Bankverbindung:	Commerzbank Potsdam
IBAN:	DE80160400000107849200
BIC:	COBADEFFXXX

Die Rechnungslegung durch die RIN erfolgt monatsweise.

Abweichend kann die RIN Abschlagsrechnungen für Leistungen außerhalb des Netzfahrplanes bzw. Regelverkehrs ab einer Summe von 3.000,00 € erstellen.

Der Einbehalt unbestrittener Entgeltkosten ist nicht zulässig, die unbestrittenen Posten einer Rechnung sind als Teilzahlung zwingend zu zahlen.

Für jede Mahnung auf einen nicht fristgerecht gezahlten Rechnungsbetrag erhebt die RIN eine pauschale Mahngebühr von 40,00 €.

Zum Abschn. 4.6 SNB-AT

Wird der Abruf von Sicherheitsleistungen seitens der RIN für Leistungen für Gelegenheitsverkehre erforderlich, kann die RIN am Tage vor der beantragten Trassendurchführung die Vorlage einer entsprechenden Überweisungsbestätigung fordern; bei Nichtvorlage kann die Trassendurchführung am Verkehrstag verweigert werden.

Zum Abschn. 5.1 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.1 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.2 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.2 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.3 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.3 der SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.4 SNB-AT

Zur Wahrnehmung der Rechte der RIN legitimieren sich deren Mitarbeiter durch Dienstausweis.

Zum Abschn. 5.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 5.4.

Zum Abschn. 5.6 SNB-AT

Das Procedere zu Informationen über beabsichtigte Änderungen an der Infrastruktur ist in Abschnitt 5.4 der SNB-BT beschrieben.

Zum Abschn. 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Instandhaltungs- – und Baumaßnahmen und die damit verbundenen voraussichtlichen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen werden auf der RIN Webseite unter dem folgenden Link unter Angabe der betroffenen Streckenabschnitte und dem Umfang der Einschränkungen bekannt gegeben.

https://www.regioinfra.de/baustellen.html

Zum Abschn. 6.1.1 SNB-AT

Neben dem geltenden Grundsatz übernimmt die RIN keine Haftung für eine richtlinienkonforme Umsetzung durch das EVU bei der im Abschn. 1.2 (SNB-BT) Nr. 4. dargelegten Möglichkeit der Vermittlung von Streckenkenntnis.

Zum Abschn. 6.5 SNB-AT

Die Haftung der RIN für Abweichungen vom Fahrplan und für Betriebsstörungen, die diese nicht zu vertreten hat, ist im gesetzlich zulässigen Umfang ausgeschlossen.

Zum Abschn. 7.2 SNB-AT

Für die Feststellung der nächsten besetzten Betriebsstelle zur Verständigung im Gefahrenfall enthält SNB-BT Abschn. 5.2, zweiter Unterabsatz entsprechende Regelungen.

1.3 Veröffentlichungen

Die von der RIN zu veranlassenden, notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt:

http://www.regioinfra.de

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2 Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen

2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Im Folgenden werden die durch die RIN betriebenen Schienenwege dargestellt bzw. beschrieben; eine Streckenkarte enthält die **Anlage 01** – Übersichtskarte Streckennetz RIN. Eine weitergehende Beschreibung des Streckennetzes enthalten die **Anlage 02** – Streckenübersicht RIN sowie die **Anlage 03** - betrieblich, technische Parameter Streckennetz RIN. Die betrieblichen und technischen Standards gelten gleichermaßen für alle Verkehrsdienste.

2.2 Ausnahmeregelungen

Im Rahmen freier, auf jeder Strecke vorhandener Betriebszeiten, ist die Nutzung der Schienenwege auch für besondere Verkehrsdienste (z.B. zu Versuchszwecken oder Filmarbeiten) möglich.

Für derartige Zwecke können betriebliche oder technische Restriktionen bei der Nutzung angewiesen werden; die Entgeltgrundsätze gelten in der Regel dann nicht und werden durch Dienstleistungsangebote der RIN ersetzt.

2.3 Besonderheiten hinsichtlich der technischen und betrieblichen Parameter der Schienenwege

Die technischen und betrieblichen Parameter sind streckenweise aufgelistet, siehe Abschnitt 2.1.

Verkehrsdienste, die einzelne Parameter nicht erfüllen, können nach besonderer Prüfung durch die RIN und bei grundsätzlicher Realisierbarkeit entsprechend den eisenbahngesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden.

2.4 Zugangsbedingungen

Jede Nutzung von Zugtrassen setzt deren vorherige Anmeldung durch den ZB nach Abschnitt 4 der SNB-BT RIN voraus.

Die Anmeldung von Trassen gemäß Abschnitt 4 setzt den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV) zwischen den ZB und der RIN nach dem Muster der **Anlage 04** voraus.

In Verbindung mit den Regelungen der SNB werden somit die erforderlichen Vereinbarungen über

- die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts und der Dauer der Nutzung,
- das zu entrichtende Entgelt und
- die sonstigen Nutzungsbedingungen

zwischen dem ZB und der RIN angemessen, nichtdiskriminierend und transparent getroffen.

3 Entgeltgrundsätze und Mindestzugangspaket

3.1 Allgemeines

Die Entgelte sind gemäß § 31 Abs. 1 ERegG in Euro je Trassenkilometer kalkuliert. Mit diesen Entgelten ist das gesamte Mindestzugangspaket im Sinne der Anlage 2 Nr. 1 zum ERegG abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- Die Gestattung der Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
- die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Im Speziellen sind im o.g. Mindestzugangspaket neben den Kosten für Instandhaltung und Überwachung der Infrastruktur auch die Kosten für die Betriebsführung enthalten. Diese umfassen u.a. die Besetzung der Betriebsstellen im regelmäßigen Verkehr sowie der Netzleitung, die Erstellung von Fahrplänen / Fahrplananordnungen gem. Antrag der ZB im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr, anteilige Kosten für die Bereitstellung der Betriebsleitung, Mitarbeiter in der Verwaltung des Infrastrukturbereichs und der Infrastrukturplanung sowie allgemeine Verwaltungskosten.

Die Berechnung des Trassenentgelts basiert auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern.

Trassenentgelt = Entgelt für Mindestzugangspaket je Marktsegment x Trassenkilometer.

3.2 Verkehrsdienste / Marktsegmente allgemein

Aufgrund der gegebenen bzw. hinreichend absehbaren Nachfragestruktur ist es unter Umständen sinnvoll, im Rahmen der Verkehrsdienste nach § 2 Abs. 2 AEG Marktsegmente zu unterscheiden. Als Verkehrsdienste im Sinne des § 2 Abs. 2 AEG gelten Schienengüterverkehr; Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr.

Die Segmentierung im Verkehrsdienst Schienengüterverkehr erfolgte aufgrund der Kundenbedürfnisse, der Anforderungen an den Transport der einzelnen Güter sowie der Konfiguration der verkehrenden Züge im Streckennetz der RIN.

Ob es sich bei einer Trasse um Schienenpersonennahverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr handelt, ist in der Trassenanmeldung durch den ZB anzugeben. Siehe auch Abschnitt 3.2.2 der SNB-BT RIN.

3.2.1 Schienengüterverkehr gemäß § 2 Abs. 2 AEG

Unter Schienengüterverkehr sind alle Schienenverkehrsdienste zu verstehen, deren Zweck und Tätigkeit in Transport von Gütern nicht hingegen in der Beförderung von Personen besteht. Die Unterscheidung der Marktsegmente ist an den jeweiligen Anforderungen der einzelnen Transporte ausgerichtet.

Des Weiteren werden dem Schienengüterverkehr alle Fahrten zugerechnet, welche nicht dem Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr zugeordnet werden können.

Innerhalb des Verkehrsdienstes Schienengüterverkehr werden folgende Marktsegmente unterschieden:

- Triebfahrzeugfahrt SGV
- SGV-Standard
- SGV-Gefahrgut
- SGV-schwerer Güterzug
- SGV-Gefahrgut schwer.

Marktsegment Triebfahrzeugfahrt SGV
Das Marktsegment „Triebfahrzeugfahrt SGV“ umfasst die Trassennutzung des SGV von einzeln fahrenden, arbeitenden Triebfahrzeugen (ohne Wagenzug).

Marktsegment SGV-Standard
Das Marktsegment Standard umfasst alle Trassennutzungen SGV, die nicht den anderen Marktsegmenten im SGV zugeordnet werden können.

Marktsegment SGV schwerer Güterverkehr
Das Marktsegment schwerer Güterverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 1.500 Tonnen überschreitet.
Im Rahmen der Trassennutzungen ist bei der Durchführung der Zugfahrt von erhöhtem Verschleiß und größerer Belastung der Infrastruktur (z.B. Schienen, Weichen etc.) auszugehen.

Marktsegment SGV-Gefahrgut
Das Marktsegment Gefahrgut umfasst alle Trassennutzungen des SGV von Zügen, welche gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportieren. Für Gefahrgutzüge sind durch den Betreiber der Schienenwege gemäß RID Pflichten zu erfüllen, die über die standardmäßige Vorhaltung der Infrastruktur hinausgehen.

Marktsegment SGV-Gefahrgut schwer
Das Marktsegment Gefahrgut schwer umfasst alle Trassennutzungen des SGV von Zügen, welche gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz sowie der Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportieren und bei denen das Wagenzuggewicht 1.500 Tonnen überschreitet. Für Gefahrgutzüge sind durch den Betreiber der Schienenwege gemäß RID Pflichten zu erfüllen, die über die standardmäßige Vorhaltung der Infrastruktur hinausgehen.
Im Rahmen der Trassennutzungen ist bei der Durchführung der Zugfahrt von erhöhtem Verschleiß und größerer Belastung der Infrastruktur (z.B. Schienen, Weichen etc.) auszugehen.

3.2.2 Schienenpersonennahverkehr gemäß § 2 Abs. 2 AEG

Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieser SNB dient überwiegend der Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Dem Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr werden alle Trassennutzungen zugeordnet, die mit Fahrzeugen des Personenverkehrs erbracht werden und die Kriterien des Abs. 1 erfüllen. Zu Fahrzeugen des Personenverkehrs zählen Triebfahrzeuge und Wagen sowie Triebzüge oder auch Triebwagen, welche zur Personenbeförderung dienen.

Innerhalb des Verkehrsdienstes Schienenpersonennahverkehr werden folgende Marktsegmente unterschieden:

- SPNV BB
- SPNV MV
- SPNV ST
- Museums- und Touristikverkehr.

3.2.3 Schienenpersonenfernverkehr

Zum Schienenpersonenfernverkehr gehören alle Personenverkehrsdienste, bei denen es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr gemäß Pkt. 3.2.2 handelt. Eine Marktsegmentierung erfolgt analog gemäß Pkt. 3.2.2.

3.3 Entgeltregelungen

Die Trassenentgelte der jeweiligen Verkehrsdienste bzw. Marktsegmente können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Marktsegment		Trassenentgelt €/Trkm
SPNV/ SPFV	BB	12,95
	MV	12,29
	ST	10,06
	Museums- und Touristikverkehr	5,55
SGV	Triebfahrzeugfahrt SGV	6,98
	SGV-Standard	7,61
	SGV-Gefahrgut	9,50
	SGV-Gefahrgut schwer	13,25
	SGV schwerer Güterzug	10,12
	SGV NI	155,73

hat gelöscht:

Marktsegment		Trassenentgelt €/Trkm
SPNV/ SPFV	BB	12,58
	MV	11,93
	ST	9,76
	Museums- und Touristikverkehr	5,39
SGV	Triebfahrzeugfahrt SGV	6,78
	SGV-Standard	7,39
	SGV-Gefahrgut	9,22
	SGV-Gefahrgut schwer	12,86
	SGV schwerer Güterzug	9,83
	SGV NI	151,19

Bei baubedingtem Entfall der Infrastrukturnutzung werden keine Nutzungsentgelte für die Dauer der Maßnahme erhoben. Die Durchführung etwaiger Schienenersatzverkehre obliegt dem ZB. Die Kosten hierfür trägt der ZB.

3.4 Weitere Entgelte

3.4.1 Stornierung

Die Stornierung hat schriftlich per Email an Netzleitung@regioinfra.de zu erfolgen.
Die Stornierungsentgelte setzen Anreize, zugewiesene Kapazitäten frühzeitig freizugeben. Für die Nichtnutzung vertraglich vereinbarter und zugewiesener Trassen werden Stornierungsentgelte gemäß nachfolgender Übersicht erhoben.

Für Jahresfahrplantrassen gilt der 1. Verkehrstag als Zeitpunkt der Stornierungsentgeltbezuges.

Zeitpunkt der Stornierung	Stornierungsentgelt
> 30 Kalendertage	10% des Trassenentgeltes
= 30 Kalendertage bis einschließlich 8 Kalendertage vor Verkehrstag	25% des Trassenentgeltes
ab Kalendertag 7 bis 24 h vor Verkehrstag	50% des Trassenentgeltes
24 h vor Verkehrstag bis Abfahrt	70% des Trassenentgeltes zzgl. 70% der angezeigten zusätzlichen Personalkosten*

Werden Trassen durch den ZB nicht storniert und nicht gefahren, wird das erhöhte Stornierungsentgelt nach Abfahrt (110 % des Trassenentgelts zzgl. 100% der angezeigten zusätzlichen Personalkosten*) in Rechnung gestellt.

*) Personalkosten entstehen bei Stornierung, soweit der Einsatz der geplanten Personalen nicht anderweitig möglich ist und eine Vergütung gemäß Haustarifvertrag erfolgen muss.

3.4.2 Entgelte für Änderungen / Anpassung Trasse

Für jede Änderung oder Anpassung einer Trasse wird ein Entgelt in Höhe von 91,00 € erhoben.

3.4.3 Entgelt für Angebotserstellung für Trassenmachbarkeitsstudien

Für die Erstellung von Angeboten für unverbindliche Trassenmachbarkeitsstudien wird ein Entgelt nach Aufwand erhoben. Das Entgelt wird mit 91,00 € je Stunde und Mitarbeiter berechnet, mindestens werden 2 Stunden in Rechnung gestellt.

Darüber hinaus erfolgt die weitere Berechnung je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten.

3.4.4 Entgelt für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten / Betriebsstellen ohne planmäßige Besetzung

Die Besetzung der Stellwerke ist regelmäßig im Trassenentgelt enthalten, wenn es sich um Betriebsstellen handelt, die regulär mit Personal besetzt sind. Eine reguläre Besetzung innerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt, wenn an mindestens 52 Tagen pro Jahr mehrere Zugpaare täglich, planmäßig innerhalb der Streckenöffnungszeiten auf einer Relation angeboten werden.

Das Entgelt beträgt **83,00 € je Stunde** und Dienstposten. Es umfasst zusätzlich zu den Personalkosten etwaige Fahrtkosten.

Diese Regelung greift bei Dienstzeitverlängerungen (vor/nach der Regeldienstzeit, ebenso in Pausen) sowie für zusätzlichen Schichten uneingeschränkt und wird je angefangene Stunde erhoben.

Für zusätzliche Schichten oder bei Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der Streckenöffnungszeiten werden mindestens 4 Besetzungsstunden abgerechnet. Darüber hinaus erfolgt die weitere Berechnung je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten.

Sofern mehrere ZB eine Strecke ohne planmäßige Besetzung der Betriebsstellen oder außerhalb der Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB gleichmäßig aufgeteilt.

Es wird kein gesondertes Entgelt erhoben, wenn eine Fahrt außerhalb der Streckenöffnungszeiten oder über eine Strecke ohne planmäßige Besetzung der Betriebsstellen erfolgt und dies die RIN zu vertreten hat.

Eine Übersicht zu den Streckenöffnungszeiten der jeweiligen Netzfahrplanperiode wird auf der RIN-Homepage unter dem Link http://www.regioinfra.de bekannt gegeben.

Das Entgelt für eine Übergabefahrt zwischen den Bahnhofsteilen Neustadt/ Dosse (DB InfraGO AG) – Neustadt/Dosse Bft Städtebf B4 (RIN) beträgt pauschal 280,00 € je Überfahrt. Es werden keine weiteren Entgelte für die zusätzliche Besetzung der Betriebsstelle fällig.

3.4.5 Rangieren

Als Rangierleistungen in Verbindung mit bestellten Zugtrassen auf der Infrastruktur der RIN sind lediglich die Bedienung, der durch örtliches Personal der RIN zu bedienenden Steuerungs- und Sicherungssysteme auf den Betriebsstellen anzusehen.

Dabei erfolgt eine Bedienung für Rangierfahrten:
- im Zusammenhang mit zugewiesener Trassenkapazität, sowie
- bei regulär besetzten Betriebsstellen

für den ZB unentgeltlich.

3.4.6 Vermittlung von Strecken- und Ortskunde

Für die Vermittlung von Strecken- und Ortskunde durch die RIN werden folgende Entgelte erhoben:

- örtliche Einweisung gemäß Abs. 1.2 Nr. 2 (z.B. auf Betriebsstellen):	275,00 €
(pauschal je Einweisung und Betriebsstelle – maximale Dauer: 2 Stunden)	
- Begleitung von Zugfahrten, Lotsendienste gemäß Abs. 1.2 Nr. 2	60,00 €/h
(einschl. Anrechnung An-/Abfahrt und mit einer Mindestschichtdauer von 4,0 Std)	
- Organisation von Streckenkundefahrten	84,00 €/h
- Versand Speichermedium gemäß Abs. 1.2 Nr. 4	260,00 €
(gemäß Hinweis in SNB-BT zum Abschn. 2.3.3 SNB-AT, Nr. 4)	

3.4.7 Gedruckte Buchfahrpläne und La-Ausgaben

Die o.g. Unterlagen werden nur auf Anfrage bereitgestellt. Die La-Ausgabe erfolgt nur in digitaler Form.

Für die Bereitstellung der gedruckten Buchfahrpläne wird ein Entgelt gemäß marktüblicher Preise für den Druck und den Versand fällig, welches die RIN im Vorfeld der Erstellung mittels gesonderten Angebots bekannt gibt.

Das Entgelt berücksichtigt Kosten für die Rechnernutzung, Druckkosten und Personalaufwand, sowie eine marktübliche Rendite.

3.4.8 Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen

Eine entgeltpflichtige Sonderleistung ist die Abstellung auf Schienenwegen für mehr als 60 Minuten außerhalb des mit einer Zugtrasse i.S.d. § 1 Abs. 20 ERegG zugewiesenen Zeitraums. Das Abstellen auf den Schienenwegen ist nur möglich, sofern kein anderer Anspruch auf Trassennutzung entgegensteht. Ist die Abstellung durch die RIN verschuldet, entsteht dieses Entgelt nicht.

Für die Abstellung außerhalb zugewiesener Trassen erhebt die RIN ein Entgelt von 0,005 €/m/h. Der Mindestbetrag pro Nutzung beträgt 50,00 €.

3.4.9 Zusatzausstattung

Die folgenden Zusatzausstattungen der RIN, sofern an Schienenwegen vorhanden oder auf Wunsch des ZB zu beschaffen, sind entgeltpflichtige Zusatzleistungen:

- Einstiegshilfen, welche der Überwindung des unterschiedlichen Niveaus zwischen dem umgebenden Geländeniveau und Fahrzeug dienen. Das Entgelt richtet sich nach den tatsächlichen Kosten zuzüglich einer Pauschale von 10% und werden dem ZB vorab per Angebot mitgeteilt.

- Elektranten, welche der externen Stromversorgung für den Warmhaltebetrieb von Triebfahrzeugen und Triebwagen dienen. Zur Anlage gehören neben dem Elektranten (Gehäuse, ggf. Zähler, Steckvorrichtung, Sicherung) auch die zuführenden Versorgungskabel zwischen Verteiler und Elektrant. Der ZB ist für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Verbindungskabels verantwortlich.

Standort	Entgelt je Tag und Nutzungsobjekt
Bahnhof Mirow 2 Elektranten	0,33 €
Bahnhof Kyritz 1 Elektranten	0,33 €
Malchow, Inselbahnsteig 1 Elektrant	0,33 €

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt zu marktüblichen Preisen. Hinzu kommt ein Aufschlag für Vorhaltung und Verwaltung von 0,025 €/kWh.

4 Kapazitätszuweisung

4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung

Die Konstruktion und Zuweisung von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen, welche rechtzeitig jedoch mindestens 48 h vor der gewünschten Verkehrszeit zu erfolgen haben. Für die Trassenanmeldung gibt es aufgrund der zahlreichen Schnittstellen der Schienenwege der RIN zu anderen Betreibern der Schienenwege folgende Möglichkeiten:

a) Trassenanmeldung bei einem Betreiber der Schienenwege, dessen Schienenweg von einem Antrag betroffen ist, entsprechend dessen Grundsätzen (z.B. Trassenportal DB InfraGO AG)
b) Trassenanmeldung bei der RIN mit dem Trassenanmeldeformular der **Anlage 06.**

Der den Antrag entgegennehmende Betreiber der Schienenwege leitet vor der Konstruktion des eigenen Trassenabschnittes den Trassenantrag an den beteiligten Betreiber der Schienenwege weiter. Beide Betreiber stimmen sich untereinander zur Konstruktion der Trasse ab und stehen dem ZB für den jeweils eigenen Trassenabschnitt als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Trassenkonstruktion wird in einem Staffettenverfahren durchgeführt, in dem sukzessive – i.d.R. beginnend am gewünschten Startpunkt der Trasse – in Abfolge des Laufwegs der Trasse, die am Laufweg beteiligten Vertragsparteien in ihrem Verantwortungsbereich, die Trassenkonstruktion vornehmen. Soweit die Betreiber der Schienenwege zustimmen, kann eine andere Konstruktionsreihenfolge gewählt werden.

Die vorbeschriebene Verfahrensweise gilt für Trassen im Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr.

Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen können jederzeit schriftlich gestellt werden. Der ZB ist verantwortlich, dass der Antrag alle Angaben enthält, die nach SNB erforderlich sind, um über den Antrag zu entscheiden.

4.2 Netzfahrplan

Die RIN stellt dem ZB Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang, für das Erbringen durch den ZB, nach Maßgabe der Bedingungen der SNB, zur Verfügung.

Die Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan endet am 2. Montag im April. Spätestens 4 Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens des ZB erstellt die RIN einen Netzfahrplanentwurf. Die ZB haben nach Veröffentlichung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs eine Frist von einem Monat zur schriftlichen Stellungnahme. Nach Ende dieser Frist hat die RIN einen Zeitraum von maximal 2 Wochen zur Bewertung potenzieller Stellungnahmen und ggf. Abhilfe berechtigter Beanstandungen. Nach Ablauf dieser Frist steht gem. § 53 Abs. 3 ERegG der endgültige Netzfahrplan fest.

Die RIN unterbreitet den ZB ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung der im Netzfahrplan zugewiesenen Kapazitäten oder die Ablehnung des Antrags mit Begründung. Das Angebot kann nur innerhalb von 5 Arbeitstage angenommen werden. Nach Annahme des Angebotes durch den ZB stellt die RIN die erforderlichen Fahrplanunterlagen zur Verfügung.
Der Wechsel des Netzfahrplans endet am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

4.2.1 Koordinierungsverfahren

Die RIN konstruiert Zugtrassen im Rahmen des § 52 ERegG unter Beachtung der aktuellen Infrastrukturdaten und der sich daraus ergebenden betrieblichen Festlegungen und Möglichkeiten mit dem Ziel der Findung einvernehmlicher Lösungen.

Zeigt sich in der Konstruktionsphase, dass die vom ZB angemeldeten Trassen mit anderen Anmeldungen unvereinbar sind, so koordiniert die RIN die Anträge, um alle Erfordernisse erfüllen zu können und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattgeben zu können, sofern es möglich ist. Im Rahmen der Koordinierung behält sich die RIN das Recht vor, innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Sollte im Rahmen der Koordinierung keine Lösung möglich sein, initiiert die RIN Verhandlungen mit den ZB, mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung zu erreichen. Im Vorfeld der Verhandlungen werden den ZB folgende Informationen zur Verfügung gestellt:

- beantragte Zugtrassen derselben Strecke anderer ZB,
- vorläufig zugewiesene Zugtrassen derselben Strecke,
- alternativ vorgeschlagene Zugtrassen,
- Angaben zu den Kriterien bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität.

Grundsätzlich richtet sich die Vergabe von Schienenwegkapazität im Streitfall nach Priorisierung in folgender Reihenfolge:

- vertakteter Schienenpersonennahverkehr;
- weitere ins Netz eingebundener Verkehr oder Verkehre, die auf Netze anderer Betreiber der Schienenwege übergehen;
- Zugtrassen für den Güterverkehr.

Die RIN behält sich Abweichungen aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten vor.

Bei Unvereinbarkeit angemeldeter Trassen von gleichrangig gelagerten Verkehren räumt die RIN derjenigen Zugtrasse den Vorrang ein, die in der Summe das höchste Regelentgelt erzielt.

4.3 Gelegenheitsfahrplan

Die Annahme erfolgt mit Empfang des Angebotes bzw. mit Erhalt der Fahrplanunterlagen.

Sofern der ZB der RIN schriftlich keine Einwände oder Änderungswünsche übermittelt, gilt die Zuweisung der Zugtrasse als angenommen. Spätestens mit verkehren der entsprechenden Zugfahrt gilt das Angebot auf Zuweisung einer Zugtrasse als angenommen.

Die Bearbeitung von Anträgen auf Fahrwegkapazitäten richten sich nach den Besetzungszeiten der Netzleitung. Die aktuellen Besetzungszeiten werden auf der RIN-Homepage unter dem Link http://www.regioinfra.de bekannt gegeben.

4.4 Kapazitätsreserven außerhalb des Netzfahrplanes

Die RIN stellt allen ZB gemäß §10 ERegG auf Antrag Informationen über die verfügbare Schienenwegskapazität zur Verfügung.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Notfallmanagement

Die RIN hält zur Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Pflichten, beim Betrieb ihrer Schienenwege, ein Notfallmanagement auf der Grundlage der BUVO-NE vor.
Einzelheiten sind in der „Geschäftsanweisung zur Durchführung des Notfallmanagements auf der Infrastruktur der RIN“ geregelt, und werden auf Nachfrage zur Verfügung gestellt wird.

Regelungen, die zur unmittelbaren Betriebsdurchführung nach erfolgter Kapazitätszuweisung erforderlich sind (siehe Tabelle 2 – Unfallmeldetafel I EVU), werden dem ZB als Anlage zum INV zur Verfügung gestellt. In der Anlage ist die Verständigung im Falle des Eintritts gefährlicher Ereignisse durch das EVU geregelt. Regelungen zur Verständigung durch die RIN enthält Abschn. 5.3 SNB-BT.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.1 SNB-AT an den Vertragspartner werden seitens der RIN in folgender Art und Weise übermittelt:

a) durch die monatlich herausgegebene „La RIN“ (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten), die dem ZB zugestellt wird,
b) durch Information der Netzleitung (NEL) der RIN an die im Vertrag benannte Stelle des ZB,
c) wie b).

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.2 SNB-AT durch den Vertragspartner sind an die RIN in folgender Art und Weise zu übermitteln:

a) an die NEL der RIN,
b) wie a),
c) an den für den Streckenabschnitt zuständigen Fahrdienst- /Zugleiter der RIN. Siehe hierzu auch Anlage 01 zur **Anlage 04** zu den SNB-BT.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat der ZB unverzüglich der RIN zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung im Betrieb zu erwarten sind. Über infrastrukturbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer ZB ausgehen, insbesondere Fahrplanabweichungen, informiert die RIN den ZB unabhängig von deren Ursache hinsichtlich der Auswirkungen auf dessen Verkehre.

Die RIN unternimmt unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen ZB alle erforderlichen Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder ggf. auch teilweise umleiten. Sie berücksichtigt weitgehend die Wünsche des ZB nach betrieblicher Disposition für seine Verkehre, insoweit diese dem o. a. Ziel zuträglich sind und sich keine Auswirkungen auf Verkehre anderer ZB ergeben bzw. von dieser Seite keine Einwendungen zu erwarten sind.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung, die eine Nutzung einer Anlage ganz oder teilweise unmöglich machen und deren Ursache in der Betriebsführung der RIN liegt, wird die RIN – wenn möglich – dem ZB die Nutzung einer gleichwertigen Anlage, entsprechend den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB, anbieten.

Wird eine Anlage von mehreren ZB gemeinsam genutzt, ist die RIN berechtigt, bei Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen fremde Züge oder Zugteile zeitweilig auch im sonst vom ZB genutzten Teil abzustellen oder zu behandeln. Die Belange des ZB im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur werden dabei durch die RIN angemessen berücksichtigt.

Der ZB hat bei von ihm zu vertretenden Unregelmäßigkeiten der Infrastrukturnutzung, z.B. Triebfahrzeugschaden, unverzüglich für Abhilfe zu sorgen. Kommt der ZB dieser Verpflichtung nicht nach und kann auch kein anderer ZB an der Beseitigung der Störung mitwirken, so veranlasst die RIN eine Räumung auf Kosten des ZB.

Das Aufgleisen von Fahrzeugen kann vom ZB in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die RIN dem zustimmt. Die RIN ist zur Verweigerung der Zustimmung insbesondere dann berechtigt, wenn

- der ZB nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt,
- zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder
- nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen, z.B. Lauffähigkeiten, von befugtem Personal des ZB durchgeführt werden.

Die RIN ist jederzeit zur Durchführung von Maßnahmen berechtigt, die zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur notwendig werden. Über die relevanten Auswirkungen der erforderlichen Maßnahmen werden die unmittelbar betroffenen ZB im Rahmen des Störungsmanagements unverzüglich informiert. Die Kosten trägt der jeweilige ZB.

5.4 Änderungen an der Infrastruktur

Zu kurzfristigen, betrieblich- oder anlagenbedingten Änderungen an der Infrastruktur erhält der ZB die notwendigen Informationen gemäß Abschn. 5.2 SNB-BT.

Bei Änderungen an der Infrastruktur, die die Zugangsbedingungen der ZB oder Kapazitätsmerkmale wesentlich verändern können, bezieht die RIN diejenigen ZB,

- die Regelverkehre im Netzfahrplan durchführen oder
- regelmäßige Sonderverkehre durchführen,

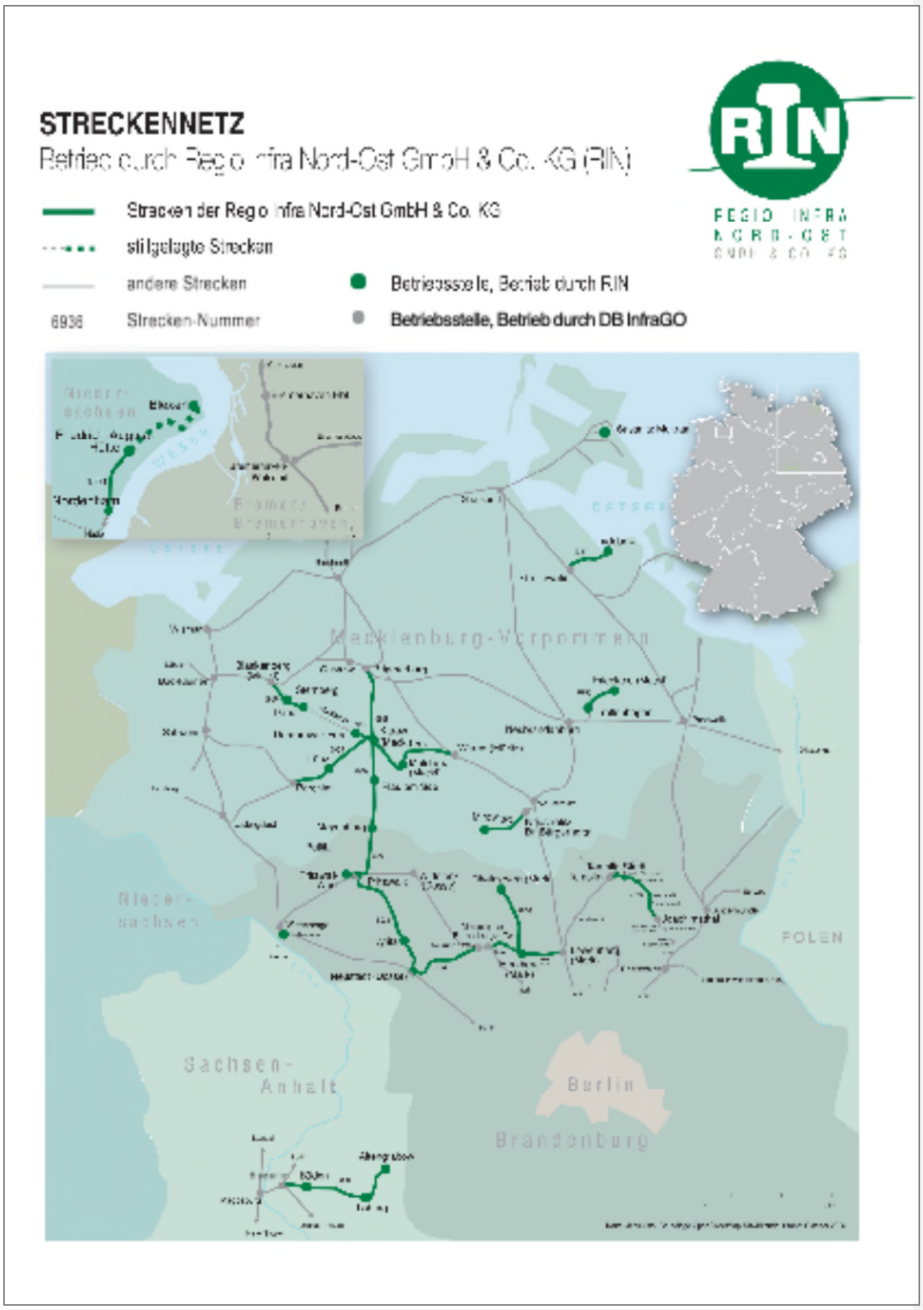
in die Entscheidungsfindung mit ein.

Hierfür werden die ZB im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung zur Stellungnahme aufgefordert. Außerdem werden die beabsichtigten Maßnahmen im Internet veröffentlicht, von wo aus auch oben nicht angegebene ZB beteiligt werden können. Die eingegangenen Stellungnahmen werden seitens der RIN angemessen berücksichtigt bzw. im Rahmen der Planfeststellung gemäß § 18 AEG abgewogen.

Anlagenverzeichnis

Anlage 01	-	Übersichtskarte Streckennetz RIN
Anlage 02	-	Streckenübersicht RIN
Anlage 03	-	Betrieblich, technische Parameter Streckennetz RIN
Anlage 04	-	Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) - Muster
Anlage 05	-	Übersicht anzuwendendes Regelwerk – Streckennetz RIN
Anlage 06	-	Trassenanmeldeformular

Anlage 01 SNB-RIN – Übersichtskarte Streckennetz RIN



Anlage 02 SNB-RIN – Streckenübersicht RIN

Streckennummer	Strecke	Bundesland
1503	**Nordenham (a) – Friedrich-August-Hütte**	NI
	km 44,378 - km 47,400	
6512	**Rathenow – Rathenow Nord** (kein Betrieb)	ST
6751	**Löwenberg (a) – Herzberg – Rheinsberg**	BB
	km 0,530 – km 37,760	
6759	**Joachimsthal (a) - Templin (a)**	BB
	km 66,090 - km 91,972	
6787	**Greifswald (a) – Ladebow**	MV
	km 0,000 – km 5,600	
6880	**Biederitz (a) – Altengrabow**	ST
	km 0,967 – km 38,900	
6935	**Parchim (a) – Karow (Meckl) – Waren (a)**	MV
	km 26,661 – km 93,492	
6936	**Blankenberg (a) – Karow (Meckl)**	MV
	km 22,620 – km 43,959	
	(von Borkow (km 43,960) bis Karow (Meckl) stillgelegt)	
6938	**Neustadt/ Dosse (a) – Pritzwalk (a) – Meyenburg**	BB
	km 0,713 – km 61,460	
6939	**Meyenburg – (LGr MV) – Priemerburg (a)**	BB und MV
	km 61,460 – km 55,376	
	(LGr km-Wechsel 63,536 / 0,000)	
6942	**Mirow – Neustrelitz (Bft Bürgerhorst)**	MV
	km 8,289 – km 27,310	
6945	**Pritzwalk – Pritzwalk West**	BB
	km 0,000 – km 1,330	
	(von Pritzwalk West bis Laaske (km 12,000) stillgelegt)	
6946	**Neustadt (Dosse) – Neuruppin (a) – Herzberg**	BB
	km 0,022 – km 43,451	

Anlage 03 SNB-RIN – Betriebliche und technische Parameter

Pos	Benennung	Strecken-Nr. (Erläuterung siehe Anlage 04 SNB-BT RIN)														
		1503	**6751**	**6759**	**6880**	**6935.01**	**6935.02**	**6936**	**6938.01**	**6938.02**	**6939.01**	**6939.03**	**6942**	**6945**	**6946.01**	**6946.03**
1	**Art des Schienenweges:** NE-Bahn	**alle**														
2	**Anbindung an benachbarte EIU** DB InfraGO (Anz.)	x (1)	x (1)	x (2)	x (1)	x (1)	x (1)	x (1)	x (2)	x (1)	-	x (1)	x (1)	x (1)	x (2)	x (1)
	Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH (Anz.)	-	x (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	**Streckenkategorie:** eingleisige Nebenbahn	**alle**														
4	**Spurweite:** 1435 (Normalspur)	**alle**														
5	**Betriebslänge RIN** (km; nicht elektrifiziert)	3,022	37,488	25,882	37,981	33,764	33,438	19,34	40,455	20,916	23,869	31,507	19,021	17,05	27,303	12,385
6	**Streckenklasse** (auf Anfrage möglich)	D4	D4	D4	CM 4 (D4)	CM 4 (D4)	D4	CM 4 (D4)	D4	CM 4 (D4)	CM 4 (D4)	CM 4 (D4)	D4	CM 4 (D4)	D4	D4
	Radsatzlast (t)	22,5	22,5	22,5	21	21	22,5	21	22,5	21	21	21	22,5	21	22,5	22,5
	Meterlast (t/m)	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
7	**Höchstgeschwindigkeit (km/h)**	20	80	80	50	80	80	50	80	80	80	80	80	50	50	60
8	**kleinster Bogenmesser (m)**	190	190	300	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
9	**zulässige Länge der Züge (m)**	Grundsätzlich wird auf Anfrage und bei konkreten betrieblichen Möglichkeiten das Fahren von Zügen auch mit 650 ... 740 m Länge ermöglicht!														
	Güterzüge ([1]) mit betriebl. Sonderbehandlung)	600	600[1)]	700	600	600	600	600	600	600[1)]	600	600	600	600[1)]	600[1)]	600[1)]
	Reisezüge (allgemein)	-	gemäß Ril 408													
	Reisezüge (bei VH am kürzesten Bahnsteig)	-	100	100	100	100	100	100	100	30	30	30	30	30	60	100
10	**Bremsweg:** 400 m	**alle**														
11	**Bremsstellung der Züge:** G, P, R oder R+Mg	**alle**														
12	**Mindestbremshundertstel** Berechnung nach Bremstafel 400 m DB AG	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
13	**Betriebsverfahren** nach Ril ... DB InfraGO	436	436	408	436	436	436	436	408	436	408	408	408/436	436	436	408
14	***Punktförmige*** Zugbeeinflussung (* nur an BÜSA, ** TUZ)	x	x + x**	x	x*	x	x**	-	x*	x**	nur Bf Karow (6939.02)		x	-	WNSO	(nur Esig WHE)
15	**Informations- und Kommunikationssyst.** analoger Zugfunk						x		x	x	x		x			
	Mobiltelefon	x	x	x	x	x		x				x		x	x	x
16	**Regellichtraumprofil nach § 9 EBO** Einschränkungen	**in den Bereichen A und B des Lichtraumprofils vorhanden**														
17	**Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis**	**alle**														

Infrastrukturnutzungsvertrag

zwischen Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG
Pritzwalker Straße 8
16949 Putlitz

- als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nachfolgend RIN -

und xxxx
xxxx
xxxx
- als Zugangsberechtigter gemäß § 1 Abs. 12 ERegG, nachfolgend ZB -

wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1 Gegenstand des Vertrages

Der ZB übernimmt die Beförderung von Personen und/oder Gütern im öffentlichen Eisenbahnverkehr. Hierfür nutzt der ZB die Eisenbahninfrastruktur der RIN zum Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen. Der ZB führt die Traktion selbst aus. Bedient sich der ZB eines Erfüllungsgehilfen, bedarf dies der vorherigen Zustimmung der RIN. Auf Verlangen sind sämtliche für die Tätigkeit des ZB und seiner Erfüllungsgehilfen erforderlichen Genehmigungen und Zulassungen nachzuweisen.

§ 2 Leistungsbedingungen

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Regio Infra Nord-Ost GmbH - Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ und „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Regio Infra Nord-Ost GmbH - Besonderer Teil (SNB-BT)“ in der jeweils gültigen Fassung; veröffentlicht unter http://www.regioinfra.de.

§ 3 Leistungsumfang

Der Leistungsumfang für die Infrastrukturnutzung ergibt sich aus den Trassenanmeldungen
- zum Netzfahrplan sowie
- im Gelegenheitsverkehr

und unterliegt im Vertragsverhältnis zwischen RIN und dem ZB keinen Beschränkungen.

Der Leistungsumfang kann durch Zusatzvereinbarungen zu konkreten Trassenleistungen abgegrenzt werden.

§ 4 Entgelt

Für die Nutzung der Infrastruktur der RIN werden Entgelte gemäß Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Regio Infra Nord-Ost GmbH - Besonderer Teil (SNB-BT) der RIN erhoben. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind veröffentlicht unter http://www.regioinfra.de.

Die Zahlungen erfolgen monatlich nach Rechnungslegung durch die RIN; Abweichungen lt. SNB-BT bleiben unberührt.

§ 5 Datenspeicherung

Die RIN ist berechtigt, sämtliche Daten, die im Zusammenhang mit der Durchführung des Vertrages entstehen, für interne Zwecke zu verwenden und zu sichern. Der ZB gibt hierzu ausdrücklich seine Einwilligung.

§ 6 Laufzeit

Dieser Vertrag tritt zum xx.xx.xxxx in Kraft und wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Der Vertrag endet mit sofortiger Wirkung, wenn der ZB nicht mehr über die erforderlichen Genehmigungen gem. Abschnitt 2 SNB-AT RIN verfügt.

§ 7 Schlussbestimmungen

(1) Kommt es während der Infrastrukturnutzung zu Schadensfällen sind die üblichen Meldewege bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten bzw. gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb einzuhalten. Einzelheiten sind in der Unfallmeldetafel I in der Anlage 1 ersichtlich.

Die Unfallmeldetafel ist auf jedem Triebfahrzeug beim Befahren der Infrastruktur der RIN ständig mitzuführen.

Die Ansprechpartner für betriebliche Entscheidungen beim ZB sind in der Anlage 2 aufgeführten Personen/Stellen.

(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder objektiv nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen des Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist der Vertrag so zu ergänzen oder auszulegen, dass der von den Vertragspartnern angestrebte Zweck nach § 1 erfüllt wird.

(3) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform.

(4) Gerichtsstand ist Neuruppin.

xxxxx, den ……..……..

.....
(Name, Funktion)

.....
Dr. Ralf Böhme
Geschäftsführer

Anlagen
Unfallmeldetafel
Übersicht Ansprechpartner

Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag RIN
(Unfallmeldetafel I_EVU; Vorderseite)

Netz: Infrastruktur Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG

Unfallmeldetafel I

Nach einem Unfall oder Ereignis im Bahnbetrieb:

Ruhe bewahren! Überblick verschaffen!

Zuständigen Fahrdienst-/Zugleiter verständigen:

Zugfunk oder Mobilfunk lt. Angaben zum Streckenbuch!

oder (bei Nichterreichbarkeit)

Netzleitung RIN (Zuständigkeit/Rufnummern siehe Rückseite!)

oder Notfallmanager RIN 0174-3243173

Erste Schutzmaßnahmen nach Ril. 408.01-06 treffen!
Notruf absetzen!
Züge anhalten und Nothaltauftrag an Züge geben lassen!

Meldung an erreichte Stelle:

- ➔ **Was ist wo passiert?**
- ➔ **Sind Menschen verletzt oder in Gefahr?**
- ➔ **Ist Feuer ausgebrochen?**
- ➔ **Sind gefährliche Stoffe freigeworden (UN-Nr./Gefahrenzettel?)**
- ➔ **Nachbargleise oder Straßen betroffen?**

Weitere Maßnahmen:

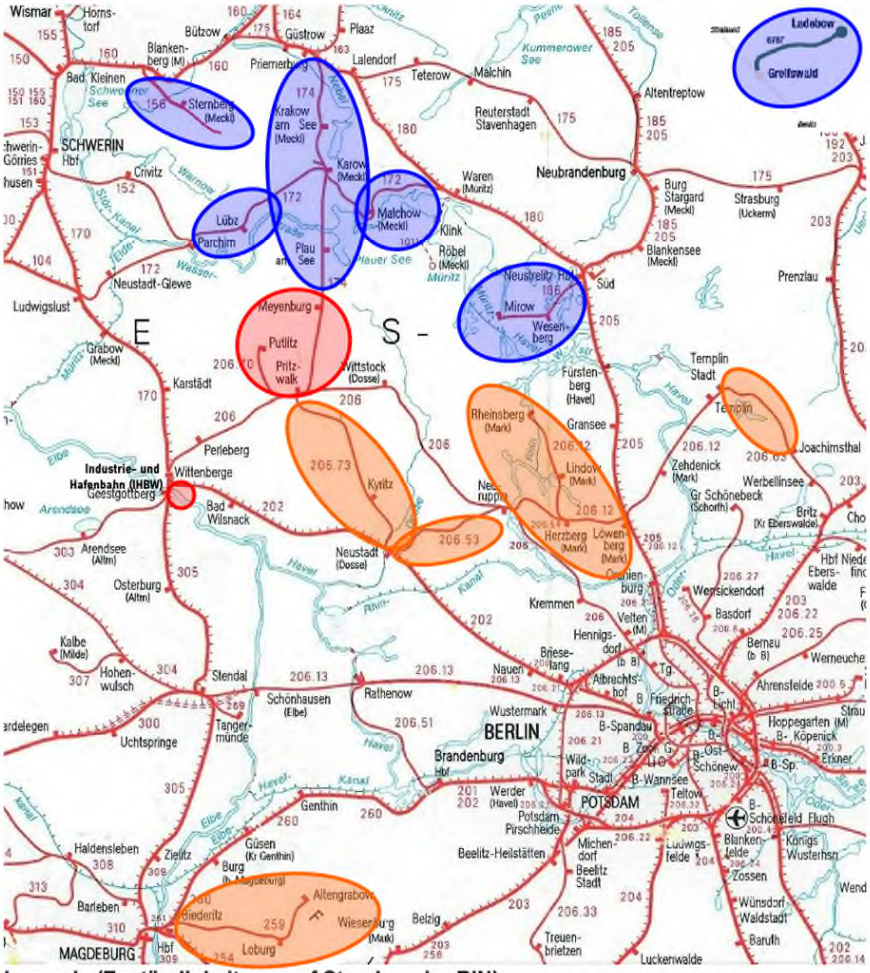
- ➔ **Erste Hilfe leisten! Bei Feuer Löschversuche unternehmen!**
- ➔ **Für Absperrung sorgen! (besonders bei Gefahrstoffen im Zug!)**
- ➔ **Unfallstelle sichern! Eintreffende Helfer einweisen!**
- ➔ **Am Unfallort nichts verändern!**
- ➔ **Auf Notfallmanager warten und ihn beim Eintreffen unterrichten!**

Unfallmeldebezirke auf Rückseite beachten!

Anlage 04 SNB-RIN - Infrastrukturnutzungsvertrag (INV)

(Unfallmeldetafel I_EVU; Rückseite)

Übersichtskarte Unfallmeldebezirke RIN



Legende (Zuständigkeit nur auf Strecken der RIN):

	Unfallmeldebezirk Mecklenburg (Netzleitung RIN)	**038738-739739 /** **0174-1504861**
	Unfallmeldebezirk Ostprignitz-Ruppin (Fdl Kyritz)	**033971-304965 /** **0163-6750297**
	Unfallmeldebezirk Prignitz (Fdl/Zl Meyenburg)	**033968-50277/** **0174-1504819**

Anlage 2 zum Infrastrukturnutzungsvertrag RIN

Für notwendige Entscheidungen während der Betriebsabwicklung auf der Infrastruktur der RIN stehen seitens des ZB folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

- für dispositive Aufgaben:

  .....
  (Name oder Stelle)

  .....
  (Tel./Fax/Mobiltel.; E-Mail)

- für Aufgaben im Notfallmanagement:

  .....
  (Name oder Stelle)

  .....
  (Tel./Fax/Mobiltel.; E-Mail)

- für unmittelbar notwendige Entscheidungen bei Schadens-/Rechtsfällen:

  .....
  (Name oder Stelle)

  .....
  (Tel./Fax/Mobiltel.; E-Mail)

Für notwendige Entscheidungen während der Betriebsabwicklung auf der Infrastruktur der RIN stehen seitens der RIN folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

- für dispositive Aufgaben:

  Netzleitung RIN

  Tel: +49 38738 739 739

  Fax: +49 38738 739 736

  Mail: netzleitung@regioinfra.de

- für Aufgaben im Notfallmanagement:

  Hartmut Schnorr, Eisenbahnbetriebsleiter

  Tel: +49 151 224 000 01

  Mail: Hartmut.Schnorr@regioinfra.de

- für unmittelbar notwendige Entscheidungen bei Schadens-/Rechtsfällen:

  Hartmut Schnorr, Eisenbahnbetriebsleiter

  Tel: +49 151 224 000 01

  Mail: Hartmut.Schnorr@regioinfra.de

Anlage 05 SNB-RIN – Übersicht anzuwendendes Regelwerk – Streckennetz RIN

Regelwerksnummer	Regelwerkstitel	Gültigkeit	Bemerkungen	Bezug über
Ril 301	Signalbuch (SB)	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 408.21-27	Fahrdienstvorschrift, Richtlinien 408.21 - 27	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 408.48	Fahrdienstvorschrift, Richtlinie 408.48	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 436	Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb durchführen (ZLB)	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 481	Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 482	Signalanlagen bedienen	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
Ril 483	Zugbeeinflussungsanlagen bedienen	in der aktuellen Fassung		DB Kommunikationstechnik GmbH
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Ausgabe 2010		beka Verlag
VDV-Schrift 755	Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwege öffentlicher Betreiber der Schienenwege	in der aktuellen Fassung		beka Verlag

Anlage 06 SNB-RIN – Trassenanmeldeformular

Trassenbestellung	**gültig nur für eine* Fahrt (* gleichartige oder zusammenhängende Fahrten ggf. auf Beiblatt)**	
Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG **Netzleitung (NEL)** **Tel.:** 038738-739739 **Fax:** 038738-739736 **e-mail:** netzleitung@regioinfra.de	**Eingangsvermerke RIN** Datum: Uhrzeit: Fplo Nr.: Zug-Nr.: Kostenträger/Kostenstelle:	**Besteller:** **Tel.:** **Fax:** **e-mail:** abweichende Rechnungsanschrift:

☐ **Trassenbestellung (verbindlich)** ☐ **Storno Bestellung vom:**
☐ **Änderung zur Trassenbestellung vom:**
☐ **Trassenstudie mit Preisauskunft**

Angaben zum Zuglauf
am: von: nach:
über:
Abfahrt: Uhr Ankunft: Uhr
☐ hat Vorrang ☐ hat Vorrang
☐ Güterzug beladen ☐ Lokfahrt ☐ Reisezug **Zuggattung DB**
☐ Güterzug leer ☐ Baumaschine ☐ Lr / Lt **Zug-Nr. DB**
sonstiges:

Angaben zum Wagenzug
Achsen: Wagenzugmasse (in t): Länge (in m):
V_{max} (km/h): Streckenklasse:
mit LÜ ☐ ja ☐ nein Bremsstellung:
mit RM-Wagen ☐ ja ☐ nein vorhandene Brh:
LNT ☐ ja ☐ nein
Ladegut
Gefahrgut ☐ ja ☐ nein
wenn ja: Klasse: Stoff-Nr.:
sonstiges:

Schiebe-/Vorspannlok erforderlich: ☐ ja ☐ nein
Art: von: bis:

Fahrzeugangaben
BR: ☐ Diesel ☐ Batterie ☐ Wasserstoff ☐ Dampf
☐ andere Antriebsart:
Vzul (km/h): führendes Fahrzeug besitzt ☐ Sifa ☐ Indusi
mit: Achsen t Fahrzeugmasse m Länge Bremstellung:
vorhandene Brh:
Zugfunk vorhanden: ☐ analog ☐ GSM-R Tf Mobil:

Unterwegshalte (mit Haltedauer)

benötigte Serviceeinrichtungen (Ort, erforderliche Länge, Abstellzeit, Ladestraße, Elektrant, sonstiges)

benötigte Zusatzleistungen (Lotse*, sonstiges)
Lotse erforderlich*: ☐ ja ☐ nein (streckenkundiges Personal vorhanden !)
von: bis:

(* Hinweis: Auf Infrastruktur der RIN ist Fahren ohne Streckenkunde nicht zugelassen !)

Besonderheiten

Versicherung: Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge zugelassen sind. Falls neben den Trassenentgelten weitere Kosten (Personal-, Stationsnutzungs- und sonstige Kosten) anfallen, erklärt sich der Besteller damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Der Besteller erkennt hiermit die allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) an.

Ort:
Datum: Unterschrift / gez.:

SNB-BT_RIN_13.10.2026