



---

**Anhänge zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen bzw.  
Schiennetznutzungsbestimmungen zum GKB-  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

**Anhang 1:**

**Beschreibung der Strecken**

**Anhang 2:**

**Infrastrukturregister gem. §§ 122 und 123 Eisenbahngesetz**

**Anhang 3:**

**Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen**

**Anhang 4:**

**Antrag auf Zugtrassenzuweisung**

**Anhang 5:**

**Sonderzugtrassenbestellung**

**Anhang 6: ad-hoc-Trassenbestellung**

**Anhang 7:**

**Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur/  
Hauptverkehrszeiten der GKB-Infrastruktur/  
Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof**

**Anhang 8:**

**Verzeichnis der Leistungen gem. § 58 Eisenbahngesetz, die nicht im  
Infrastrukturbenützungsentgelt enthalten sind.**

**Anhang 9: Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger  
Leistungen**

**Anhang 10: Erläuterungen zum Benützungsentgelt, den  
Benützungsentgeltregeln und Informationen zu sonstigen Entgelten**



## **GKB-Anhang 1: Beschreibung der Strecken**

### **Allgemeine Daten zu den Strecken:**

Gesamtbetriebslänge: 91,257 km

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Kleinster Bogenradius: 180 m (auf Anschlußbahnen: 120 m)

Spurweite: 1435 mm

Lichttraumprofil: entsprechend ÖBB Tafel 7/2 ZOV 7 Vollspur

### **Streckenabschnitt : Graz – Lieboch – Köflach:**

Betriebslänge: 40,264 km

Größte Neigung: 15,66 ‰

Streckenklasse: C 2

### **Streckenabschnitt: Lieboch – Wies/Eibiswald:**

Betriebslänge: 50,993 km

Größte Neigung: 13,01 ‰

Streckenklasse: C 2 : Lieboch – Deutschlandsberg

B 2 : Deutschlandsberg – Wies/Eibiswald

### **Streckenabschnitt: Unterwart – Großpetersdorf**

**(Südburgenländische Regionalbahn):**

In Vorbereitung!

**Betriebsart: eingleisige Bahnstrecken für Dieselbetrieb**

**Art des Signalsystems: Vollbahn gem. ÖBB V 2 (mit Abweichungen)**

**Ortungsanlage: keine**

**Kommunikationssysteme: Zugfunk (2 m Band)**

**Verschubfunk (4 m Band)**



## GKB-Anhang 2: Infrastrukturregister

### 1. Allgemeine Angaben

Bezeichnung der Strecken	a)Graz Hbf – Köflach b)Lieboch-Wies-Eibiswald c)Unterwart–Großpetersdorf
Einstufung der Strecken (Hauptbahn - Nebenbahn)	Hauptbahn (a,b); Nebenbahn (c)
Traktion (Dampf, Diesel, elektrischer Betrieb)	Diesel, bei Sonderfahrten fallweise Dampf
Betriebszeiten	Graz Köflacherbahnhof durchgehend restliche Strecken a) und b) von 4.00 Uhr bis 23.30 Uhr restliche Strecke c) in Vorbereitung!

### 2. Angaben zu baulichen Anlagen

Spurweite	1.435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Kleinster Bogenhalbmesser	156,25 m
Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	10 mm bzw. 15 mm
Zulässige Seitenbeschleunigung und bogenschnelles Fahren	0,654m/s <sup>2</sup>
Größte Längsneigung	16 ‰
Maximale Rampenneigung	1:8 V
Ausrundung von Kuppen und Wann	Ra = V <sup>2</sup>
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ÖBB, DV B 51, ZOV 7
Radsatzlast und Meterlast (in Bezug auf die Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke)	C2: Graz Hbf – Köflach, Lieboch - Deutschlandsberg B2: Deutschlandsberg - Wies- Eibiswald
Radprofil	Entsprechend UIC 510-2
Gleisabstand	Regelabstand in Bahnhöfen:4,50 m
Länge der Bahnsteige	Bahnsteiglänge mind. 100 m
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	AEG, 2-Meter-Band
Strecke Unterwart – Großpetersdorf	in Vorbereitung!



### 3. Angaben zur Betriebsführung

Strecke mit artreinem oder gemischtem Verkehr	Personen - Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit und -mindestgeschwindigkeit	Vmax 90 km/h bzw. Vmax 20 km/h
Maximale Zuglänge	700 m
Maximales Zuggewicht	1.200 t
Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zuggattung getrennt	siehe Beilage
Notbremsüberbrückung	entfällt
Zusammenstellung der Züge (Zuglok, Schiebelok, Wendezug)	gem. DV V 3 der GKB
Personelle Besetzung der Züge (Besonderheiten der Strecke, 0:0 Fahren)	Güterverkehr 0:0 Personenverkehr 1:0
Übergabe bzw. Übernahme von Fahrzeugen vom ÖBB-Netz	Übergabenbahnhof - Güterverkehr: Graz Vbf Übergabebahnhof - Personenverkehr: Graz Hbf
Strecke Unterwart – Großpetersdorf	in Vorbereitung!

### 4. Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen

Signalsystem	gem. DV V 2 der GKB
Linienzugbeeinflussung	keine
Indusi, Sifa	keine Indusi einfache Sifa oder Impuls-Sifa
Zugfunk/Verschubfunk	AEG, 2-Meter-Band bzw AEG 4-Meter-Band
Fernsteuerbahnhöfe: Lieboch	für die Bahnhöfe Strassgang, Premstätten-Tobelbad, Söding-Mooskirchen Krottendorf-Ligist Lannach Preding-Wieselsdorf



---

Köflach Deutschlandsberg  Wies-Eibiswald	Voitsberg Groß St. Florian Frauental-Bad Gams Bergla
Strecke Unterwart – Großpetersdorf	in Vorbereitung!

**5. Angaben bei elektrifizieren Strecken**

Stromsystem	entfällt
Fahrleitungsspannung	entfällt
Konstruktion der Fahrleitung (Höhe, Zick-Zack)	entfällt
Profil des Bügels	entfällt
Blindstrom und Oberwellen	entfällt
Rückspeisemöglichkeit	entfällt



### **GKB-Anhang 3: Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen**

Norm	Kapitel	Benennung	Bemerkung
<b>GKB – Normen</b>			
V 2		Signalvorschrift	
V 3		Betriebsvorschrift	
ZSB		Zusatzbestimmungen zur Signal und Betriebsvorschrift	(in V3)
V 15		Funk im Betriebsdienst	
(ohne Abk.)		Fernsprechvorschrift	
DB 639		Fahrplanbehelfe	
M 22		Dienstvorschrift für Triebfahrzeugmannschaften	
Streckenliste			
La			
Buchfahrplan			
IN-BD			
Dienstanweisungen		Verkehrsnachrichtenblatt	
Tfzf-RI		Richtlinie für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisungen sowie die Nachprüfungen der Triebfahrzeugführer bei den österreichischen Eisenbahnunternehmen	
IN-BD Anweisungen		Gesonderte Verlautbarung	
<b>ÖBB - Normen</b>			
V 26		Unfallvorschrift	
DB 600		Handbuch zur Erstellung der Betriebsstellenbeschreibungen	
DB 610		DB für die Erfassung von Zug- und Fahrzeugdaten	
M 22		Dienst auf Triebfahrzeugen Allgemeine Bestimmungen Dienst auf Dampflokomotiven	
M 26		Bremsvorschrift	
ZSB 31		Richtlinien für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der ÖBB	
M 36		Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung	
DB 823		Sicherheitsermächtigungen	
<b>Internationale Normen</b>			
AVV		Allgemeiner vertrag über die Verwendung von Güterwagen	
RIC		Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr	
RID		Übereinkommen über die Übergabe von RID-Gütern im internationalen Verkehr	
COTIF		Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr	



## GKB-Anhang 4: Antrag auf Zugtrassenzuweisung

- Trassenanfrage  
 Bestellung  
 Änderung (Ihr Zeichen \_\_\_\_\_ vom \_\_\_\_\_  
(Zutreffendes ankreuzen))

### Antrag auf Zugtrassenzuweisung

#### 1. Besteller:

1.1. Name:

\_\_\_\_\_

1.2. Firma:

\_\_\_\_\_

1.3. Abt.:

\_\_\_\_\_

1.4. Anschrift:

\_\_\_\_\_

1.5. Telefon:

\_\_\_\_\_

1.6. Fax:

\_\_\_\_\_

1.7. E-Mail:

\_\_\_\_\_

1.8. Ihr Zeichen:

\_\_\_\_\_

1.9. Rechnungslegung durch:

\_\_\_\_\_

1.10. Kostenstellennummer für interne Leistungsverrechnung

\_\_\_\_\_

Zusatz für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen:

1.11. Sicherheitsbescheinigung

Sind Sie im Besitz einer gültigen Sicherheitsbescheinigung von GKB-Infrastruktur? (Bedingung für Trassenvergabe; Zutreffendes ankreuzen)

nein

ja ► Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihrer Sicherheitsbescheinigung

Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung bis \_\_\_\_\_

1.12. Infrastrukturnutzungsvertrag

Sind Sie im Besitz eines in Österreich gültigen Infrastrukturnutzungsvertrages? (Bedingung für Trassenvergabe; Zutreffendes ankreuzen)

nein

ja ► Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihres Infrastrukturnutzungsvertrages

Gültigkeit des Infrastrukturnutzungsvertrages bis \_\_\_\_\_



## 2. Angaben zum Zug

### 2.1. Triebfahrzeuge

Lfd.Nr.	Reihe	Triebfahrzeug- datenblatt		ZV-Diagramm des Tzf		von	bis
		ja	nein	ja	nein		
1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

### 2.2. Zugbildung

#### 2.2.1. Reisezug Wagensatz, Reihung

Lfd.Nr.	Gattung	Serien- bzw. Wagennummer	Leer- gewicht	Gesamt- gewicht	LüP	Strecke von	Strecke bis	V-max km/h
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
Summe:								

#### 2.2.2. Güterzug Reihung

nimmt Last		max. Zuglänge m	max. Zug- gewicht t	V-max km/h	Besonderes
in	für				







**5. Zusätzliche Erfordernisse**

5.1. Benützung von Vorheizanlagen

nein

ja

Betriebsstelle	Zeit	Besonderheiten

5.2. Energieversorgung durch GKB

nein

ja

Art	Menge	Betriebsstelle

5.3. Zugbegleiter-(Verschieber-)Stellung durch GKB

nein

ja

von	nach	Stellung durch Dienststelle

5.4. Triebfahrzeugführer-(Lotsen-)Stellung durch GKB

nein

ja

von	nach	Stellung durch Dienststelle

**Anhänge zu den ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN  
bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN  
ZUM INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)**

---





**6. Zusätze für Nostalgiefahrten**

6.1. Triebfahrzeuge

Verantwortlichkeit und Kontrolle der Zulässigkeit des eingesetzten Rollmaterials obliegt dem Besteller!

Lfd.Nr.	Reihe	von	bis	Vorspann	Nachsch.	Streckenkl.
1				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6.2. Bedingungen und Einschränkungen für den Verkehr des eingesetzten Rollmaterials


6.3. Brandschutzmaßnahmen


**7. Sonstiges**

7.1. Bemerkungen, sonstige Anforderungen


Der Besteller sorgt in Eigenverantwortung für:

- Energieversorgung
- Vorheizen
- Wagenstellung
- Wagennummerierung
- sanitäre Ausrüstung
- Reinigung
- Bewirtschaftung

Ort, Datum:.....Unterschrift

Beilagen



# TRIEBFahrZEUGDATENBLATT



AUF UNS FAHREN SIE AB

## 8. Baureihe

---

## 9. Eigentümer

9.1. Name:

9.2. Anschrift:

---



---

## 10. Hersteller

---

## 11. Baujahr

---

## 12. Betriebsbewilligung

---

## 13. Typenskizze liegt bei

- ja  
 nein

## 14. Technische Daten

Höchstgeschwindigkeit		km/h	Antriebsleistung		kW
Begrenzungslinie (UIC 505)	<input type="checkbox"/>		Radsatzanordnung		
Gesamtgewicht		t	Länge über Puffer		mm
max. Radsatzlast		t	Drehzapfenabstand		mm
Max. Gewicht (t/m)		t/m	Drehgestellradsatzabstand		mm
Anzahl der Radsätze			Zugbeeinflussungsart		
Anzahl der Räder			Sicherheitsfahrerschaltung		
Raddurchmesser (Wälzkreis)		mm	Zugfunk		
Bremsgewichte	R+Mg	t	Bremshundertstel	R+Mg	%
	R	t		R	%
	Hd	t		Hd	%
	R+E	t		R+E	%
	P	t		P	%
	P+E	t		P+E	%



	G	t		G	%
--	---	---	--	---	---

## GKB Anhang 5: Sonderzugtrassenbestellung

# SONDERZUG- TRASSENBESTELLUNG

Verkehrstag(e):

Verkehrsstrecke:

- Bestellung (Zutreffendes ankreuzen)  
 Änderung (Ihr Zeichen vom)  
 Trassenanfrage

### 1. Besteller

1.1. Besteller:

1.2. Ansprechpartner:

1.3. Anschrift:

1.4. Telefon:

1.5. Fax:

1.6. E-Mail

1.7. Rechnungsadresse:

1.8. Kostenstellennummer für interne Leistungsverrechnung (IB):

Zusatz für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen:

1.9. Infrastrukturnutzungsvertrag

Sind Sie im Besitz eines in Österreich gültigen Infrastrukturnutzungsvertrages  
(Bedingung für Trassenvergabe, Zutreffendes ankreuzen)

nein  ja  Bitte senden Sie uns eine Kopie Ihres  
Infrastrukturnutzungsvertrages.

Gültigkeit des Infrastrukturnutzungsvertrages bis



## 2. Angaben zum Zug :

Zugbildung

### 2.1. Triebfahrzeuge:

	Reihe	Vmax	von	bis	Vorspann	Nachschieb	Anmerkungen
1.					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

### 2.2. Wagensatz, Reihung:

Anz	Gattung	Serien- bzw. Wagennummer	Leergewicht	Gesamtgewicht	Bremsgewicht	LÜP	Strecke von	Strecke bis	Vmax (km/h)
Summe:									

### 2.3. Beschallung der Wagen:

gewährleistet       nicht gewährleistet (Zutreffendes ankreuzen)

### 2.4. Notbremsüberbrückung (NBÜ):

vorhanden       nicht vorhanden      (Zutreffendes ankreuzen)

### 2.5. Wagen-Stellung

Wagen	Stellung durch

### 2.6. Zugbegleiter-Stellung

von	nach	Stellung durch Dienststelle



2.7. Triebfahrzeugführer (Lotsen)-Stellung

von	nach	Stellung durch Dienststelle

2.8. Bereitstellung. Hinterstellung:

	Betriebsstelle	Zeit	vereinbart mit: (Name , Dienststelle)
Bereitstellung			
Bereitstellung			
Hinterstellung			
Hinterstellung			

2.9. gewünschte Zuganschlüsse:

Betriebsstelle	Zug	Zeit

2.10. Wagenübergänge:

Betriebsstelle	Zug	Zeit	vereinbart mit: (Name , Dienststelle)

**3. Zusätze für Nostalgiefahrten:**

3.1. Bekanntgabe der Bedingungen und Einschränkungen für den Verkehr des eingesetzten Rollmaterials (z.B. V-max Einschränkungen durch Überschreitung der Streckenklasse):

3.2. Brandschutzmaßnahmen:

Verantwortlichkeit und Kontrolle der Zulässigkeit des eingesetzten Rollmaterials obliegt dem Besteller.

**4. Sonstiges:**

4.1. Bemerkungen, sonstige Anforderungen

Der Besteller (EVU) sorgt in Eigenverantwortung für:

- Bewirtschaftung, Reinigung, Wagenstellung, Energieversorgung, Vorheizten (ortsfeste Anlage / Tfz), sanitäre Ausrüstung, Vorlage des Anschlussbahnbescheides (bei AB-Aufenthalten), Wagennummerierung

Ort, Datum:

Unterschrift:

Beilagen:



## GKB Anhang 6: ad-hoc-Trassenbestellung

### Trassenbestellung für Reisezüge

<b>Besteller:</b>			
Firma/Org.Einheit:			
Ansprechpartner:			
Tel.:		Fax.:	

	Zugnummer		Bestellung			
	09/10	IN-BD Nr:	EVU-Nr.	Änderung	Neue Leistung	Ausfall

Verkehrsstrecke			Verkehrsperiode	Beantragte Fahrplanlage	
von	nach	über		Abfahrt	Ankunft

Halte					
Betriebsstelle	Dauer	Anmerkung	Betriebsstelle	Dauer	Anmerkung

Zugbildung						
Abschnitt	Tfz/TW	Anzahl Wg	Vmax	WgZuggew.	Brems%	

<b>Sonstiges</b>

<b>Datum, Unterschrift:</b> _____
-----------------------------------



**Trassenbestellung für Güterzüge**

<b>Besteller:</b>			
Firma/Org.Einheit:			
Ansprechpartner:			
Tel.:		Fax.:	

Zugnummer				Bestellung		
Bestehende oder neu	09/10	Nr. IN-BD	Nr.EVU	Änderung	Neue Leistung	Ausfall

Verkehrsstrecke		
von	nach	über

<b>Verkehrstage</b> (evtl. in Abschnitten)	an Werktagen		
---	--------------	--	--

Aufenthalte		
Betriebsstelle	Dauer	Besonderheiten/Tätigkeiten

Zugbildung						
Streckenabschnitt	Tfz	Anzahl Wg	Vmax	WgZuggew.	WgZugLänge	min.Brems%

<b>Sonstiges</b>

<b>Datum, Unterschrift:</b> _____
-----------------------------------



---

## **GKB-Anhang 7**

### **Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur**

Betriebszeiten aller Streckenabschnitte  
(ausgenommen Graz Köflacherbahnhof)  
von 4.00 Uhr bis 23.30 Uhr

Graz Köflacherbahnhof  
durchgehend geöffnet

### **Hauptverkehrszeiten der GKB-Infrastruktur**

An Werktagen von 4.30 Uhr bis 9.30 Uhr  
An Werktagen außer Samstag von 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr

### **Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof**

Montag bis Freitag	von 0.00 bis 24.00 Uhr
Samstag	von 0.00 bis 1.30 Uhr von 6.30 bis 11.00 Uhr
Sonntag	von 18.00 bis 24.00 Uhr



## **GKB-Anhang 8: Verzeichnis der Leistungen gem. § 58 Eisenbahngesetz, die nicht im IBE enthalten sind:**

### **Dieselmotorkraftstoff für Schienenfahrzeuge:**

Standort der Betankungseinrichtung: Graz-Köflacherbahnhof / Zugförderung

Betriebszeiten: Montag bis Freitag

Abgabepreis: durchschnittlicher Tankstellentagespreis für Graz

Besonderheiten: Die beabsichtigte Betankung von Schienenfahrzeugen ist der Zugförderungsleitung der GKB unter Bekanntgabe der erforderlichen Menge mindestens 24 Stunden vor der Betankung bekanntzugeben.

### **Schulungseinrichtungen:**

Bei Bedarf kann das für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Eisenbahninfrastruktur der GKB erforderliche Personal im Zuge von Ausbildungs- und Schulungsmaßnahmen der GKB (nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen) gegen angemessenes Entgelt ausgebildet werden.

Die Ausbildungsinhalte und der erforderliche Kenntnisgrad richten sich nach den Betriebsvorschriften der GKB sowie nach den jeweiligen gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Entsprechende Ausbildungspläne und Ausbildungsrichtlinien sind bei Bedarf bei GKB – IN-BD/Infrastruktur Betrieb, Köflachergasse 41, 8020 Graz, Tel: 43/316/5987/250, erhältlich.

Da die GKB Ausbildungsmaßnahmen ausschließlich nach Bedarf und nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen durchführen kann, sind die Modalitäten der Inanspruchnahme von Ausbildungseinrichtungen der GKB mit GKB Personal/Entwicklung mindestens 3 Monate vor dem Beginn der beabsichtigten Ausbildung zu vereinbaren.

Je nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen ist die Ausbildung von Vershubpersonal, Zugbegleitpersonal und von Triebfahrzeugpersonal in Ausbildungseinrichtungen der GKB möglich.



Die Ausbildung umfasst folgende Leistungen:

- Schulungspersonal incl. Vorbereitung der Fachtrainer
- Miete Schulzimmer incl. Schulungseinrichtungen (Modelbahnanlage, EDV – Anlagen)
- Kosten für die theoretische und praktische Prüfung
- Lehrbehelfe, Ausstellung der Prüfungsdekrete
- Antragstellung der notwendigen Ausweise bei fremden Eisenbahninfrastrukturbetreibern

Kosten pro Ausbildungstag (8 Std.) bei mindestens 3 Teilnehmern € 800,--

Kosten für jeden zusätzlichen Teilnehmer € 70,--

Maximale Teilnehmerzahl 12 Teilnehmer

### **Umschlaganlagen für kombinierten Verkehr:**

Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr sind an GKB-Strecken nicht vorhanden

### **Kommunikations- und Informationssysteme:**

Die für die Ausübung des Infrastrukturzuganges erforderliche Nutzung der vorhandenen Kommunikations- u. Informationssysteme wird gem. Produktkatalog bereitgestellt und abgegolten. Die zur Nutzung der vorhandenen Kommunikations- u. Informationssysteme erforderlichen Einrichtungen auf den Schienenfahrzeugen des EVU sind durch das EVU beizustellen und im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung der GKB nachzuweisen.

### **Vorheizanlagen:**

Der Bereich Eisenbahn-Personenverkehr (EB-PV) hat im Bereich der Bahnhöfe Graz Köflacherbahnhof, Köflach und Wies-Eibiswald Stromversorgungseinrichtungen zum Vorheizen bzw. zur Versorgung mit elektrischer Energie von Personenwagen eingerichtet.

Nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen und unter Voraussetzung der Kompatibilität der Spannungs- und Anschlussverhältnisse ist die Abgabe von elektrischer Energie zu oben angeführten Zwecken unter Zugrundelegung der Stromversorgungspreise der örtlich liefernden Stromversorgungsunternehmen nach Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung mit EB-PV möglich.



## GKB-Anhang 9: Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

### Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

Kommt es bei der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen zu Kapazitätsengpässen, wird diesem Umstand in 2-facher Hinsicht Rechnung getragen:

1) Es kommt innerhalb der Fahrplanperiode zu folgender Priorisierung:

- ☆ fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
- ☆ vertraglich gebundene Begehren vor Neubegehren
- ☆ Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlichen Infrastrukturdienstleistungen vor Begehren auf die Zurverfügungstellung unregelmäßig oder bedarfsweise benötigter Infrastrukturdienstleistungen
- ☆ Begehren mit längerer Laufzeit vor Begehren mit kürzerer Laufzeit.
- ☆ Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit hohem Umsatz vor Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit niedrigem Umsatz
- ☆ Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen, die den Gegebenheiten der Schieneninfrastruktur besser entsprechen

2) Ist es in einer Fahrplanperiode zu einem Kapazitätsengpass bei einer sonstigen Leistung gekommen, dann kann die Zuweisungsstelle in Absprache mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Zuschläge zu dem bis dahin gültigen Entgelt festlegen. Die Zuschläge dienen der effizienteren Allokation der Kapazität.<sup>1</sup> Diese Zuschläge können jedoch erst mit der nächsten Änderung der Entgeltsätze für sonstige Leistungen berücksichtigt werden. Die Zuschläge dürfen jedoch nicht im Widerspruch zu einem angemessenen Kostenersatz und branchenüblichen Entgelt gem. § 70 EisbG idgF stehen.



## **GKB-Anhang 10: Erläuterungen zum Benützungsentgelt, den Benützungsentgeltregeln und Informationen zu sonstigen Entgelten**

### **A) Erläuterungen zum Benützungsentgelt und den Benützungsentgeltregeln**

*Gemäß § 68 Abs 2 Eisenbahngesetz 1957 in der Fassung BGBl I Nr 38/2004 vom 30. April 2004 (im Folgenden kurz als „EisbG“) hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Benützungsentgeltregeln in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 67 entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.*

*Gemäß § 68 Abs 1 EisbG hat die **Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (im folgenden kur SCHIG) als Zuweisungsstelle der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (im folgenden kurz GKB)** nach Einholung dessen Vorschlags die Benützungsentgeltregeln festzusetzen.  
Die folgenden Erläuterungen hat die SCHIG unter Mitwirkung der GKB erstellt.*

#### **A.1 Einleitung**

Die Europäische Union (im Folgenden auch kurz als „EU“ bezeichnet) strebt seit Jahren unter dem Aspekt der Vollendung des Binnenmarktes eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors an. Das hat die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur, die sich größtenteils im nationalen Besitz befindet für andere Benützer zur Folge.  
Die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr sind im Kapitel II „Wegeentgelte“ der Richtlinie 2001/14/EG/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (im Folgenden kurz auch als „Richtlinie 2001/14/EG“ bezeichnet) geregelt.

Die Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG in innerstaatliches Recht ist mit der Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 durch das BGBl I Nr 38/2004 vom 30. April 2004 (im Folgenden kurz als „EisbG“ bezeichnet) erfolgt.

Sowohl die Richtlinie 2001/14/EG als auch das EisbG teilen die im Zusammenhang mit der Nutzung der Schieneninfrastruktur anfallenden Leistungen wie folgt ein:

- Zugang zur Schieneninfrastruktur samt Mindestzugangspaket
- Serviceleistungen
- Zusatzleistungen
- Nebenleistungen



## A.2 Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket

### A.2.1 Rechtliche Grundlagen

#### A.2.1.1 Leistungsdefinition

In § 58 Abs 1 EisbG ist geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen hat:

- die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

#### A.2.1.2 Berechnung der Entgelte

Zur Berechnung der Entgelte ist insbesondere § 67 EisbG maßgebend:

1. Die Benützungsentgelte für den Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
2. Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Schieneninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.
3. Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Schieneninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höherer Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zugrundegelegt werden.
4. Sofern die Benützungsentgelte nach den Abs 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Schieneninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hiezu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Schieneninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.
5. Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.
6. Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für



gleichartige Nutzungen der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.

7. Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Schieneninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

#### A.2.2 Definition der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten

##### A.2.2.1 Verursachungsprinzip

Weder die Richtlinie 2001/14/EG noch das EisbG bzw. die dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen enthalten einen näheren Hinweis darauf, was unter den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten im Detail zu verstehen ist. Im Hinblick auf die in der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnungsliteratur verwendeten Begriffe kann für die praktische Umsetzung dieses rechtlich normierten Grundsatzes auf den Begriff des „kausalen“ Verursachungsprinzips zurückgegriffen werden. Das „kausale“ Verursachungsprinzip geht im Sinne eines „Ursache-Wirkung-Zusammenhanges“ davon aus, dass man diversen Bezugsgrößen (z.B. Kostenstellen oder Kostenträgern) jeweils nur jene Kosten zurechnen darf, die sich in ihrer Höhe durch Maßnahmen verändern lassen, die in direktem Zusammenhang mit der jeweiligen Kostenstelle bzw. dem jeweiligen Kostenträger stehen. Das

Prinzip der kausalen Verursachung ist das tragende Prinzip der sog. „Grenzkostenrechnung“. Bei der praktischen Umsetzung dieses Grundsatzes sind daher die im Folgende dargestellten begrifflichen Unterscheidungen zu beachten.

##### A.2.2.2 Grenzkosten

Unter Grenzkosten werden im strengen (mathematischen) Sinn jene Kostenänderungen verstanden, die sich bei der Variation der Beschäftigung (Leistung) um eine Einheit ergeben. Bei einem linearen Verlauf der variablen Kosten decken sich die durchschnittlichen variablen Kosten und die Grenzkosten. Die Grenzkosten lassen sich dann durch Division der bei einer bestimmten Leistung anfallenden variablen Kosten durch die Anzahl der Leistungseinheiten ermitteln.

##### A.2.2.3 Resümee

In die Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets stehenden Kosten sind auf Basis der vorstehenden Ausführungen somit folgende Kosten einzubeziehen:

- \_ Kostenträgerindividualkosten: Kosten, die dem jeweiligen Kostenträger aufgrund von geeigneten Aufzeichnungen bzw. Erfassungsmethoden direkt zugerechnet werden
- \_ leistungsabhängige (variable) Gemeinkosten: Kosten, die sich zwar an wechselnde Beschäftigungslagen bzw. Auftragslagen anpassen, dem jeweiligen Kostenträger jedoch nicht zugeordnet werden, sondern nur auf Kostenstellen erfasst und über Umlagen verrechnet werden.



#### A.2.3 Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehenden Kosten (Untergrenze)

Um eine Ermittlung der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets stehende Kosten vornehmen zu können, müssen die in diesem Zusammenhang zu erbringenden Leistungen wie folgt näher differenziert werden:

- Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität samt Weichen und Abzweigungen
- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugsteuerung (einschließlich Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen) sowie die Zurverfügungstellung aller anderer Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes erforderlich sind

##### A.2.3.1 Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität samt Weichen und Abzweigungen

Die Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität verursacht beim Fahrwegbetreiber im Wesentlichen Erhaltungskosten für die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen befahrene Schieneninfrastruktur.

Unter die Erhaltungskosten fallen die Kosten für die laufende Inspektion und Wartung folgender Gleisanlagen:

- Oberbau
- Unterbau
- Tunnel
- Brücken
- Lehnen
- Eisenbahnkreuzungen.

Nicht unter die Erhaltungskosten fallen Aufwendungen in Zusammenhang mit der Herstellung oder Erneuerung von Gleisanlagen, insoweit es sich dabei um aktivierungspflichtige Investitionen handelt.

In die Berechnung der unmittelbar mit dem Zugbetrieb in Zusammenhang stehenden Kosten sind daher folgende – in der Regel als Kostenträgereinzelkosten erfasste – Bestandteile einzubeziehen:

- a) Personalkosten für die mit der laufenden Inspektion und Wartung der Gleisanlagen beschäftigten Mitarbeiter (Arbeitskosten). Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen.
- b) Aufwendungen für das zur Durchführung der Wartungs- und Inspektionsarbeiten verwendete Material
- c) Aufwendungen für von Dritten bezogene Leistungen in Zusammenhang mit der Durchführung von Wartungs- und Inspektionsarbeiten

Als variable Gemeinkosten könnten – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – z.B. folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt werden:

- ☆ Kosten des Einkaufs
- ☆ Energiekosten
- ☆ Raumkosten (Miete, Betriebskosten)



Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (zB Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Maschinen und technische Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc) anzusetzen.

A.2.3.2 Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugsteuerung (einschließlich Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen)

sowie die Zurverfügungstellung aller anderer Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes erforderlich sind

Im Hinblick darauf, dass es sich bei den gegenständlichen Tätigkeiten um Dienstleistungen handelt, werden als Kostenträgereinzelkosten im Wesentlichen nur Personalkosten (Arbeitskosten) anfallen. Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen.

Als variable Gemeinkosten könnten – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – z.B. folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt werden:

- \_ Bürokosten ieS (Büromaterial, Vervielfältigungen, Porto, Gesprächsgebühren Telefon bzw. Internet etc)
- \_ Energiekosten (laufende Kosten für Strom, Gas, Fernwärme etc)
- \_ Raumkosten (Miete, Betriebskosten)
- \_ Instandhaltung und Wartung der Büroräumlichkeiten
- \_ Kosten für die Inspektion und Wartung der Zugsteuerungsanlagen
- \_ Kosten für die Informationsbeschaffung bzw. -verwaltung (laufende Lizenzgebühren, Programmierkosten)

Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (z.B. Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc) anzusetzen.

Die Entscheidung, ob und inwieweit derartige Gemeinkosten bei der Kalkulation angesetzt werden, ist im Einzelfall anhand der betragsmäßigen Wesentlichkeit dieser Kosten im Verhältnis zu den Einzelkosten zu treffen.

#### A.2.4 Ermittlung der vollen Kosten (Obergrenze)

Bei der Ermittlung der in Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket anfallenden vollen Kosten sind die in unmittelbaren Zusammenhang stehende Kosten insbesondere noch um nicht leistungsabhängige (fixe) Gemeinkosten zu erhöhen.

Darunter fallen beispielsweise:

- \_ Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter und Sachanlagen (soweit noch nicht als nutzungsbedingter Verschleiß in den unmittelbaren Kosten berücksichtigt)
- \_ Verwaltungskosten
- \_ Vertriebskosten

#### A.2.5 Vorgangsweise

Konkret wird hinsichtlich der Entgeltskalkulation für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket folgende Vorgangsweise empfohlen:

1. Festlegung der im Einzelnen zur Verrechnung kommenden Leistungen und der jeweiligen Verrechnungseinheiten (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer etc.).



2. Überprüfung, inwieweit die anfallenden Kosten von Netzkategorie bzw Betriebsart (zB Antrieb, Sicherungsanlagen) beeinflusst werden; bei wesentlichen Unterschieden Einteilung des Netzes in homogene Strecken bzw Streckenabschnitte;
  3. Festlegung des Umfangs der bei der Entgeltskalkulation zur berücksichtigenden Kostenkomponenten (Untergrenze, Obergrenze oder dazwischen)
  4. Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer) für die einzelnen Leistungen anfallenden Einzelkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen)
  5. Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität für die einzelnen Leistungen anfallenden variablen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw Verrechnungssätze für die Umlage der variablen Gemeinkosten
  6. ggf Ermittlung der für die Strecken bzw Streckenabschnitte anfallenden fixen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw Verrechnungssätze für die Umlage der fixen Gemeinkosten
  7. Ermittlung der auf die jeweilige Leistung zu verrechnenden Entgelte
- Anlage 1 enthält ein noch auf die konkreten Verhältnisse des jeweiligen Unternehmens anzupassendes Schema für die Ermittlung der für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket zu verrechnenden Entgelte.

### **A.3. Erläuterungen zum „Produktkatalog Netzzugang 2010“ der GKB**

Die GKB hat in ihrem Vorschlag zum Produktkatalog Netzzugang 2010 an die SCHIG die Benützungsentgeltsätze unter Wahrung vertraulicher Geschäftsdaten gemäß den obigen Benützungsentgeltregeln berechnet.

#### **A.3.1 Berechnungsformel**

Die Berechnungsformel „IBE Zugfahrt“ gibt Aufschluss darüber, dass die Basis des Benützungsentgelts ein Zugkilometersatz und ein Gesamtbruttotonnenkilometersatz bilden.

Diese beiden Entgeltsätze gelten für jeden Zugangsberechtigten in gleicher Weise.

Diese beiden Entgeltsätze erfüllen die Bedingungen des § 67 Abs 1 EisebG.

Es werden **keine Zuschläge gem. § 67 Abs 2 EisebG** verrechnet, da die GKB in ihrem Produktkatalog Netzzugang keine Streckenabschnitte und Zeiträume als Engpass definiert hat.

#### **A.3.2 Marktsegmente**

Die GKB definiert in ihrem Produktkatalog Netzzugang im Kapitel „Marktsegmente“ Zu- und Abschläge für die jeweilige spezifische Nutzung der Schieneninfrastruktur.

Im Rahmen der Trassenzuweisung werden die bestellten Zugtrassen durch die GKB je nach Verkehrsart einem bestimmten Marktsegment wie folgt zugeschrieben: Die Zuschreibung erfolgt durch Netzzugang mittels der Vergabe der Zugklasse.

#### **☆ Güterverkehr – Direktverkehr**

Ganzzüge (gemäß Definition lt. UIC-Merkblatt 419) mit oder ohne Frachtbrief im Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen Versand- und Empfangsbahnhof (auch von/nach Anschlussbahnen) die aus vollen oder leeren Wagen bestehen.



☆ **Güterverkehr – Wagenladungsverkehr**

Züge für die Beförderung von Einzelwagen mit unterschiedlichen Empfangsbahnhöfen mit Wagenübergängen gemäß Wagenübergangsplan in mindestens einem Bahnhof, sowie Nahverkehrsgüterzüge.

☆ **Güterverkehr – Fahrvershub**

Züge, die von Vershubpersonal begleitet werden, für das Abholen und Verbringen von Einzelwagen zu bzw. von ihren Versand- bzw. Empfangsbahnhöfen von bzw. zu Vershubknotenbahnhöfen

☆ **Reiseverkehr**

Züge mit Personenbeförderung zuzüglich Leerpersonenzüge (Militärzüge gehören keinesfalls zum Marktsegment Reiseverkehr)

☆ **Dienstzüge**

Züge für Tzf-Leerfahrten und Probefahrten

Über einen multiplikativen Produktfaktor werden die Produkte im Benützungsentgelt berücksichtigt

Die Benützungsentgelte wurden gem. § 67 Abs. 5 über die dementsprechende Netzfahrplanperiode gemittelt festgesetzt.

### **A.3.3 Bonus-Malus-Regelung**

Die SCHIG als Zuweisungsstelle hat zusammen mit der GKB eine Bonus-Malus Regelung gem. § 67 Abs 7 EisbG in das Benützungsentgelt implementiert. Dieses System lehnt sich stark an das „Performance Regime System“ der DB Netz AG an. Die SCHIG und die GKB haben sich dieses System als Vorbild genommen, da die DB Netz AG an der Entwicklung des „European Performance Regime“ (EPR) des RailNetEurope wesentlichen Anteil hatte. Dieser neuesten europäischen Entwicklung wollten sich die SCHIG und die GKB anschließen.

Im Produktkatalog Netzzugang 2007 wird das Bonus-Malus System durch den leistungsabhängigen Benützungsentgeltbestandteil „Verspätungsminute im Fahrplannerfassungsbahnhof“ abgebildet. Bei der Höhe dieses Entgeltbestandteiles hat sich die SCHIG an der Branchenüblichkeit orientiert. Eine detaillierte Erklärung zur Funktionsweise des Bonus-Malus-Systems findet sich in den SNNB bzw. im Produktkatalog Netzzugang 2007 der GKB.

## **B Informationen zu den sonstigen Entgelten**

### **B.1 Informationen zum Benützungsentgelt**

Hinreichende Einzelheiten zu den Benützungsentgeltregeln finden sich einerseits im Produktkatalog Netzzugang 2010 bei den jeweiligen Tarifen. Dort wird beschrieben, wie das Benützungsentgelt berechnet wird bzw. werden die einzelnen Entgeltparameter sowie die Formel für die Berechnung des Benützungsentgelts angeführt.

Darüberhinaus wurden Erläuterungen zu den Benützungsentgelten und -entgeltregeln entworfen. Diesen befinden sich im Kapitel A dieses Dokuments.

### **B.2 Informationen zu den sonstigen Entgelten**

Die GKB bietet folgende sonstige Leistungen in lt. dem jeweils gültigen Produktkatalog Netzzugang an:  
Anhänge zu SNNB und AGB 2010/19.02.2009/12:32 /Zlatar eh/Revision 02



#### Stationshalt Reisezug

Der Umfang dieser Serviceleistung wird im Produktkatalog Netzzugang 2010 näher beschrieben. Das Entgelt für diese Leistung setzt sich aus zwei Stationskategorien zusammen. Die Festsetzung des Entgelts orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag kalkuliert.

#### Abstellung von Fahrzeugen

Der Umfang dieser Serviceleistung wird im Produktkatalog Netzzugang 2010 näher beschrieben. Die Festsetzung des Entgelts orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag kalkuliert.

#### Verschub

Da am nahe gelegenen Graz Hauptbahnhof von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG lt. Produktkatalog Netzzugang 2010 Verschubleistungen angeboten werden, handelt es sich bei dieser Zusatzleistung der GKB um kein Monopol.

#### Nutzung sonstiger Anlagen

Die GKB bietet die Benützung von Wiegeanlagen im lt. Produktkatalog Netzzugang 2010 definierten Umfang an. Da am nahe gelegenen Graz Hauptbahnhof Wiegeanlagen von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG lt. Produktkatalog Netzzugang 2007 zur Nutzung angeboten werden, liegt bei dieser Leistung der GKB kein Monopol vor.

#### Personaleinsatz für sonstige Leistungen

Die Preistabelle für sonstige Leistungen beim Personaleinsatz zur Unterstützung der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Produktkatalog Netzzugang 2010 orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag verrechnet.

## Informationen zu den Entgeltsätzen lt. Produktkatalog 2010 im Vergleich zum Produktkatalog 2009

Die Entgeltsätze wurden in den meisten Fällen mit ca. 2,33 % (VPI 2000 Nov 2007/116,0 zu VPI 2000 Nov 2008/118,7) wertangepasst – mit folgenden Ausnahmefällen:

Die Einheiten Gesamtbruttotonnenkilometer wurden wegen der zu erwartenden stärkeren Belastung durch Güterverkehre und der damit verbundenen höheren laufenden Wartungs- und Erhaltungskosten um 6,37% angepasst!

Wegen Ausbau des Streckenabschnittes Lieboch – Deutschlandsberg von Streckenklasse C auf Streckenklasse D wurde das streckenabhängige Benützungsentgelt für diesen Streckenabschnitt um 34,9% zur Deckung der notwendigen infrastrukturellen Zusatzkosten angehoben.

Bei der Preistabelle sonstiger Leistungen wurde die Entgeltsätze für 3.3.1 (Planbestellung Verschub) um 23,3% zur besseren Abdeckung der aktuellen Kostenrahmen erhöht!

Die Zuordnung von Stationen zu den jeweiligen Kategorien wurde in Abhängigkeit von den örtlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen angepasst!

Bei den Leistungen des Verschubknotenbahnhofes Graz Köflacherbahnhof wurden zur besseren Transparenz von Leistungsverrechnungen die Gruppenbildung von behandelten Wagen, die Zugvorbereitung und die Bremsprobe als neue Verrechnungsgrundlagen eingeführt!

Die Entgelthöhe für Schulumrichtungen gem. § 75c EISB idgF wurden für den Produktkatalog 2010 explizit in den Anhängen zu den AGB und SNNB angeführt.

Die Entgeltsätze für sonstige Leistungen haben sich hinsichtlich der Monopolbedingungen der angebotenen Leistungen und der daraus ergebenden Optionen für oder gegen Gewinnaufschläge nicht verändert.