



Schienennetznutzungsbedingungen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Allgemeines

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in ihrer Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (GKB) bietet die in den Anlagen zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen angeführten Produkte Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen gemäß den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB) und jeweils im Rahmen der Verfügbarkeit und soweit vorhanden an.

GKB – Ansprechpartner

Aufgabenbereich	Name	Tel.	Fax	E-mail
IN-BD Infrastruktur Betrieb	Wolfgang ZLATAR	0316 5987 250	0316 5987 15	zlatar.wolfgang@gkb.at
IN-BD-BK Betriebskontrolle	Johann CZETTL	0316 5987 243	0316 5987 15	czettl.johann@gkb.at

Zuweisungsstelle der GKB

SCHIG – Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. ,
Lassallestraße 9 b A-1020 Wien

Stab Eisenbahninfrastruktur Services Mag. Ulrike FARNIK (Leiterin) 01 812 73 43-1600 01 812 73 43-1700

Kontaktformular: http://www.schig.com/index.php?id=11&no_cache=1&type=0

Rechtliche Hinweise

Für Konzeption & Inhalt verantwortlich:

Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Köflacher Gasse 35-41

8020 Graz

Infrastruktur Betrieb

E-Mail: zlatar.wolfgang@gkb.at

Telefon: +43/316/5987/250

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Inhalte dieser Website wird keine Haftung übernommen. Insbesondere kann nicht gewährleistet werden, dass die online abrufbare Fassung eines Dokuments genau den von der Obersten Eisenbahnbehörde genehmigten Vorschriften entspricht. Die GKB ist allerdings bemüht, die Informationen auf dieser Website ständig auf aktuellem Stand zu halten.

Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der GKB keine Gewähr übernommen. Dies gilt insbesondere auch für Links zu fremden Websites.

Die GKB haftet für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht.

Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe, der Nachdruck soweit die Verteilung jeglicher, einschließlich elektronischer Art, zu anderen als rein privaten und eigenen Zwecken ist ohne die ausdrückliche Zustimmung des Urhebers untersagt.

1. Einleitung

1.1. Definition

1.2. Gesetzliche Basis und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

1.3. Geltungsbereich/Geltungsdauer

1.4. Kontakt

1.1. Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB)

Die SNNB sind eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen; sie enthalten ferner die zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden.

1.2. Gesetzliche Basis und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

In der [EU-Richtlinie 2001/14](#), Artikel 3 werden die Betreiber der Infrastruktur aufgefordert, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und mindestens vier Monate vor Ablauf der Trassenbestellfrist zu veröffentlichen. Diese sind immer auf dem neuesten Stand zu halten und enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg.

1.3. Geltungsbereich/Geltungsdauer

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten für das gesamte GKB - Streckennetz. Die darin enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status vom Dezember 2009 und werden laufend aktualisiert. Die im Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ genannten Bestelltermine beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2010 – vom 12. Dezember 2010 bis 11. Dezember 2011.

1.4. Kontakt

Informationen zum Netzzugang erteilt die GKB-Abteilung Infrastruktur Betrieb. Die Agenden der Zuweisungsstelle (z.B. Netzfahrplan, Benützungsentgeltfestsetzung) der GKB nimmt die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft m.b.H. (SCHIG) von Montag bis Freitag in der Zeit von 09:30 bis 15:30 Uhr wahr.

Aufgabenbereich	Name	Tel.	Fax	E-mail
IN-BD Infrastruktur Betrieb	Wolfgang ZLATAR	0316 5987 250	0316 5987 15	zlatar.wolfgang@gkb.at
IN-BD-BK Betriebskontrolle	Johann CZETTL	0316 5987 243	0316 5987 15	czettl.johann@gkb.at

SCHIG, Zuweisungsstelle der GKB Mag. Ulrike FARNIK (Leiterin) 01 8127343 1600 01 8127343 1700

Kontaktformular: http://www.schig.com/index.php?id=11&no_cache=1&type=0

Außerhalb der Bürozeiten besteht die Möglichkeit, Anfragen bei der Fahrdienstleitung Graz Köflacherbahnhof zu hinterlassen

Graz Köflacherbahnhof

Köflacher Gasse 41

8020 Graz

Tel.: +43 316 5987 272

Fax.: +43 316 5987 255

E-mail: gkffdl@gkb.at

2. Zugang zum Netz

- 2.1. Zugang zur Schieneninfrastruktur der GKB
- 2.2. Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten
 - 2.2.1 Verkehrsgenehmigung und -konzession
 - 2.2.2 Sicherheitsbescheinigung
 - 2.2.3 Versicherungsbedingungen
- 2.3 Anträge auf Kapazitätszuweisung
- 2.4. Infrastrukturnutzungsvertrag/ Allgemeine Geschäftsbedingungen
- 2.5 Vorschriften und Normen
- 2.6 Außergewöhnliche Sendungen
- 2.7 RID-Güter und Umweltschutz
- 2.8. Technische Voraussetzungen für den Netzzugang

2.1. Zugang zur Schieneninfrastruktur der GKB haben:

- 1) EVU mit Sitz in Österreich;
- 2) internationale Gruppierungen
 - a)
wenn eines der ihnen angeschlossenen EVU seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen von oder nach Österreich
 - oder b)
für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen folgenden Staaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen EVU ihren Sitz haben:
 - Mitgliedstaaten der Europäischen Union;
 - Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum;
 - die Schweizerische Eidgenossenschaft;
- 3) EVU, deren Tätigkeit nicht ausschließlich auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für sonstige grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr;
- 4) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen; 5) Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

2.2. Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich:

2.2.1 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen sind bei der genehmigungserteilenden Stelle zu erfragen.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Gruppe „Schiene 2“
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 1 711 62 65 2000
Fax: +43 1 711 62 2099
E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

2.2.2 Sicherheitsbescheinigung

2.2.2.1. Allgemein

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen EVU für das Erbringen von Verkehrsdiensten auf der von der GKB betriebenen Schieneninfrastruktur über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung verfügen. Diese legt die zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen für die vom Zugang betroffenen Strecken fest.

Gemäß Vorgaben der EU (siehe EisebG § 37) werden Verlängerungen und neue Sicherheitsbescheinigungen vom BMVIT ausgestellt. Sie bestehen aus einem allgemeinen Teil („Teil A“) und einem speziellen „Teil B“, der den Zugang zum Eisenbahnnetz eines bestimmten Infrastrukturbetreibers erlaubt. Mit der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung wird bestätigt, dass ein EVU in der Lage ist, die für den Zugang geltenden Sicherheitsanforderungen zu erfüllen.

2.2.2.2. Gültigkeitsbereich

Sicherheitsbescheinigungen für den Zugang zur GKB werden grundsätzlich für das gesamte Streckennetz der GKB, wobei eine Einschränkung auf bestimmte Strecken nach Möglichkeit vermieden wird.

Eine Sicherheitsbescheinigung wird für einen bestimmten Zeitraum ausgestellt und kann auf Antrag des EVU verlängert werden.

2.2.2.3. Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Gruppe „Schiene 2“
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 1 711 62 65 2000
Fax: +43 1 711 62 2099
E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Das erforderliche Normenpaket wird dem EVU von der GKB zugesandt und enthält jeweils ein Exemplar der in der Sicherheitsbescheinigung genannten Normen. Gegen Gebühr können weitere Exemplare formlos angefordert werden.

2.2.3 Versicherungsbedingungen

Die Versicherungsbedingungen sind den AGB zu entnehmen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Gültigkeit der Haftpflichtversicherung für Österreich erkenntlich sein bzw. nachgewiesen werden muss.

2.3 Anträge auf Kapazitätszuweisung

Nähere Angaben zu den Anträgen auf Kapazitätszuweisung sind unter Punkt 4.1 „Bestellung von Trassen“ zu finden.

2.4 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV), Allgemeine Geschäftsbedingungen

Sind alle Voraussetzungen gemäß Punkt. 2.1 – 2.2. erfüllt, und kann dem Antrag des Trassenwerbers auf Zuweisung einer Zugtrasse entsprochen werden, wird in der Folge ein INV abgeschlossen zwischen einerseits dem Trassenwerber und andererseits der Zuweisungsstelle der GKB im Namen und auf Rechnung der GKB. Dieser INV regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen der GKB bzw. der Zuweisungsstelle der GKB und dem EVU.



Bestandteile des INV sind unter anderem die AGB zum INV sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesenen Trassen und eventuell bestellter sonstiger Leistungen (Verschub, Service, Gleismieten ...) enthält.

2.5 Vorschriften und Normen

Vorschriften und Normen sind im Internet auf der GKB Website www.gkb.at veröffentlicht.

Auf den Strecken der GKB erfolgt der Betrieb grundsätzlich nach den Vorgaben der Betriebsvorschrift V3 der GKB.

2.6 Außergewöhnliche Sendungen

Eine Sendung gilt als außergewöhnlich, wenn sie wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Bahnanlagen oder Wagen besondere Schwierigkeiten verursacht und deshalb nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen transportiert werden kann.

Die Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen bzw. von zum Verkehr nicht zugelassenen Fahrzeugen (wie z.B. Dampftriebfahrzeuge) müssen gesondert beantragt werden bedürfen einer gesonderten Genehmigung von Infrastruktur-Fahrweg und Infrastruktur-Betrieb-Zulassungsstelle der GKB.

2.7 RID-Güter und Umweltschutz

2.7.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und im inter-nationalen Eisenbahnverkehr die Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz - insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblattes 471-3 einzuhalten.

2.7.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der GKB betriebenen Schieneninfrastruktur sind die einschlägigen österreichischen Umweltgesetze (Lärm-, Emissions-, Abfallwirtschaftsgesetz, etc.) einzuhalten. Kommt es zu umweltgefährdenden Einwirkungen (Kontamination oder sonstige Umweltbedrohung) oder drohen solche, hat das EVU ungeachtet sonstiger gesetzlicher Meldepflichten und der Benachrichtigung von Dienststellen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Feuerwehr, etc. die GKB Infrastruktur-Betrieb zu verständigen.

2.8: Technische Voraussetzungen für den Netzzugang.

Kommunikationssysteme:	Zugfunk	(2 m Band)
	Verschubfunk	(4 m Band)

3. Das GKB-Netz

- 3.1. Organisatorischer Aufbau der GKB
- 3.2. Organisation von IN-BD/Infrastruktur Betrieb
- 3.3. IN-BD-TM Trassenmanagement
- 3.4. IN-BD-BK Betriebskontrolle
- 3.5. IN-BD-ZL Zulassungsstelle
- 3.6. IN-BD-Bereichsvorstände
- 3.7 Allgemeine Angaben zum Schienennetz

3.1 Organisatorischer Aufbau der GKB

Das Unternehmen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) wird als Gesellschaft des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit nach den Bestimmungen des Gesetzes über Gesellschaften mit beschränkter Haftung geführt. Die Organe des Unternehmens sind die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat. Die GKB als integriertes Eisenbahnunternehmen führt ihr Rechnungswesen getrennt nach den Bereichen Absatz und Infrastruktur.

Zum Bereich Infrastruktur gehört der Bereich Infrastruktur Betrieb und der Bereich Infrastruktur Fahrweg.

3.2 Organisation von IN-BD/Infrastruktur Betrieb

Zu den Aufgaben des Bereiches gehören u.a. das Management des Betriebsablaufes, das betriebliche Normenwerk, die Abwicklung der Behördenverfahren genehmigungspflichtiger Normen, die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, die interne Abstimmung sowie das Informationsmanagement über die Normenentwicklung. Weiters werden die betrieblichen Bildungsinhalte der Aus- und Weiterbildung für Mitarbeiter des Betriebsdienstes festgelegt, die betrieblichen Anforderungen an Infrastrukturprojekte und technische Systeme als Vorgabe für die technische Planung definiert. Die Sicherheitsverantwortung gegenüber den Kunden, der Unternehmensleitung und den Mitarbeitern durch Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems sowie die Baubetriebsplanung liegen ebenfalls in diesem Bereich.

3.3. IN-BD-TM Trassenzuweisungsstelle der GKB

Die SCHIG als Zuweisungsstelle der GKB weist Zugtrassen an Zugangsberechtigte zu. Die Zuweisung erfolgt im Namen und auf Rechnung der GKB in Form eines schriftlichen Vertrages. Die SCHIG als Zuweisungsstelle hat u.a. in Entsprechung der vorliegenden SNNB unvereinbare Begehren verschiedener Zugangsberechtigter zu koordinieren.

3.4 IN-BD-BK Betriebskontrolle

Dem Bereich obliegt die laufende Kontrolle der Betriebsabwicklung sowie die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter der GKB in betrieblicher Hinsicht, sowie die Lenkung und Überwachung des Zugverkehrs auf dem Streckennetz der GKB, die Prozessverantwortung für die Abwicklung und Steuerung der Zugfahrt, und die Erhaltungs-, Störungs- und Notfallmanagement.

3.5 IN-BD-ZL Zulassungsstelle

Dieser Bereich ist für Zulassung von Fahrzeugen für das Streckennetz der GKB zuständig.

3.6 IN-BD-Bereichsvorstände

Den Bereichsvorständen obliegt die Gesamtverantwortung für Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Qualität. Zu ihren Aufgaben zählen die Planung und Steuerung der Produktion, die Abwicklung des Zugverkehrs und des Versuchs sowie die Mitwirkung im Ressourcenmanagement Personal und Mittel, Controlling, Betriebs-, Störungs- und Notfallmanagement.



3.7 Allgemeine Angaben zum Schienennetz

Das GKB-Schienennetz hat 32 Betriebsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen) und weist eine Gesamtstreckenlänge von 97 km in Normalspur/nicht elektrifiziert (1435 mm) auf. Eine umfassende Übersicht über die technische Ausrüstung und Leistungsfähigkeit des GKB-Streckennetzes sowie Informationen über Parameter des Fahrweges und der Betriebsführung finden Sie im [Infrastrukturregister](#). Weiters stehen im Anhang folgende Übersichtskarten zur Einsicht. Die Betreuung der Infrastruktur erfolgt durch den Bereich Fahrweg.

4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

Siehe GKB AGB Anlage 3

- 4.1. Bestellung von Trassen
 - 4.1.1. Vorgehensweise
 - 4.1.2. Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur/
Verschubeinsatzzeiten des Verschubknotenbahnhofes Graz Köflacherbahnhof
- 4.2. Trassenzuweisung durch die SCHIG
 - 4.2.1. Verfahren für die Netzplanerstellung
 - 4.2.2. Termine für die Trassenzuweisung für den Fahrplan 2007/2008 (Fahrplanjahr 2008)
 - 4.2.3. Trassenzuweisung für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr)
- 4.3. Angebotstrassen
- 4.4. Abweichungen vom Tagessoll
 - 4.4.1. Begriffe
 - 4.4.2. Aufgaben des Traktionsleisters
 - 4.4.3. Aufgaben des Infrastrukturbetreibers
 - 4.4.4. Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 4.5. Anreizsystem zur Verringerung von Störungen BONUS-MALUS System gem. § 67 (7) EisbG
 - 4.5.1. Grundsatz
 - 4.5.2. Grundbegriffe des Anreizsystems
 - 4.5.3. Aufzeichnung von Verspätungsminuten
 - 4.5.4. Verantwortlichkeiten für Verspätungsminuten
 - 4.5.5. Erfassung der maßgeblichen Verspätungsminuten
 - 4.5.6. Ermittlung der Zahlungen
 - 4.5.7. Beanstandungsverfahren
- 4.6. Baubetriebsplanung
- 4.7. Reservierungskosten

4.1. Bestellung von Trassen

4.1.1. Vorgehensweise

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) richtet seine Zugtrassenbestellung schriftlich an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Lassallestraße 9 b, A-1020 Wien. Der Ansprechpartner der SCHIG ist im Pkt 1.4. angeführt.

Eine Trassenbestellung hat mit den im [Anhang](#) enthaltenen [Trassenbestellformularen](#) zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- Bremstechnische Möglichkeiten
- Besonderheiten (z.B. Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalablösen, RID, außergewöhnliche Sendungen usw.)

Allfällige fehlende Angaben übermittelt das EVU nach Aufforderung durch die GKB spätestens innerhalb von drei Werktagen, ansonsten gilt die Zugtrassenbestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

Bürozeiten der SCHIG sind von Montag bis Freitag von 09:30 bis 15:30 Uhr.

Vollständig und fristgerecht bei der SCHIG vorliegende Zugtrassenbestellungen bilden die Grundlage für die Fahrplankonstruktion und die Zuweisung von Zugtrassen. Ändert das EVU nach dem Bestelltermin seine Zugtrassenbestellung ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Zugtrassenbestellung das EVU. Ein den GKB dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom EVU zu ersetzen.

4.1.2. Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur/ Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof

Die Betriebszeiten der einzelnen Streckenabschnitte sind im Anhang 5 zu den AGB und SNNB der GKB festgehalten!

4.2. Trassenzuweisung durch die SCHIG

Die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle der GKB Infrastruktur Betrieb entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Eisenbahngesetzes i.d.g.F.

Die SCHIG nimmt die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben für die GKB als integriertes Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahr.

Die SCHIG nimmt die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vor.

Der Zugangsberechtigte verpflichtet sich die Zuweisungsgrundsätze des § 63 EisbG bestmöglich zu erfüllen.

Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen erfolgt ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 2 EisbG idgF, in Form eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält. Die SCHIG mbH schließt diese Verträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des GKB Infrastruktur Betrieb ab.

4.2.1. Verfahren für die Netzfahrplanerstellung

Phase I - Hauptbestellphase:

Die Frist für die Einbringung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, endet mit dem 15. Juli 2010. – siehe Terminplan .

Die SCHIG wird bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen entsprechen.

Prioritäten bei der Trassenzuweisung

Gemäß § 65 Abs. 5 EisbG idgF räumt die SCHIG als Zuweisungsstelle speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den im § 65c Abs.3 EisbG idgF geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang ein. Es gilt folgende Priorisierungsregelung:

Jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, werden vorrangig berücksichtigt Anderen Begehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, wird nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang eingeräumt; Güterverkehrsleistungen, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsleistungen, wird dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsleistungen eingeräumt.

Phase II - Koordinierungsverfahren

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so bemüht sich die Zuweisungsstelle gemäß § 65b Abs.1 EisbG durch Koordinierung der Begehren der Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen und durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten um die Erzielung einer einvernehmlichen Lösung

Phase III - Anhörung

Die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle hört alle Zugangsberechtigten, sofern ihren Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen im Netzfahrplanentwurf nicht entsprochen wurde und die Zuweisung von Zugtrassen begehrt haben, zum Netzfahrplanentwurf an und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat ein.

Phase IV - Koordinierung 2

In jenen Fällen, in denen Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären und denen nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der begehrenden Zugangsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, erklärt die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt für überlastet. Diese Erklärung wird auch dann erfolgen, wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Schieneninfrastruktur in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

Phase V - Streitbeilegung

Die Zuweisungsstelle hat zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrten Zugtrassen ein Streitbeilegungssystem eingerichtet, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

Phase VI – „überlastete Schieneninfrastruktur“

Führen Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen zur „Erklärung von überlasteter Schieneninfrastruktur“, gilt für diese Trassen folgendes Verfahren und werden folgende Vorrangkriterien angewendet:

Gemäß § 65 c Abs. 3 Eisenbahngesetz idgF ist u.a. Trassenbegehren, die nicht die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen zum Gegenstand haben, nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsleistungen Vorrang einzuräumen. Die beiden österreichischen Zuweisungsstellen SCHIG mbH und ÖBB Infrastruktur Betrieb AG haben folgende Studie in Auftrag gegeben, um die Grundlagen für die Trassenzuweisung nach dem gesellschaftlichen Nutzen zu erstellen.
„Zuweisung von Zugtrassen bei Überlastung der Schieneninfrastruktur“ Die Studie ist unter folgendem Internet-Link kostenlos zu beziehen:

<http://www.schig.com/index.php?id=17&type=0>

Die Hauptverkehrszeiten gem. § 65 c Abs. EisbG idgF sind in den Anhängen zu den SNNB definiert.

Führt das Streitbeilegungssystem zu keiner Lösung des Trassenkonflikts entscheidet die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle nach den Priorisierungsregeln gemäß § 65c Absatz 3 EisbG idgF abschließend. Gleichzeitig erklärt die Zuweisungsstelle gemäß § 65c Absatz 1 EisbG idgF den betreffenden Schieneninfrastrukturabschnitt für überlastet Dies erfolgt auch dann, wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Schieneninfrastruktur in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

Die Ablehnung eines Begehrens von Zugangsberechtigten auf die Zuweisung einer Zugtrasse erfolgt in schriftlicher Form unter Anführung der Gründe von der Zuweisungsstelle.

4.2.2. Termine für Trassenzuweisung für den Fahrplan 2010/2011 (i.e. Fahrplanjahr 2011)

Das Fahrplanjahr 2011 dauert von 12. Dezember 2010 bis 11. Dezember 2011

Terminplan für Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen für das Fahrplanjahr 2011

Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen	1. Haupttermin	15. Juli 2010
	1. Nachtragstermin	1. August 2010
	2. Nachtragstermin	15. August 2010
Netzfahrplanentwurf durch SCHIG	15. September 2010	

Das jeweils angegebene Datum versteht sich als Ende der jeweiligen Frist.

Der Netzfahrplan tritt am 13. Dezember 2010 in Kraft.

4.2.3 Trassenzuweisung für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr)

Die Priorisierung von Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen erfolgt für Verkehre, die sich auf den gültigen Fahrplan beziehen nach dem „first come – first serve“-Prinzip, d.h. zeitlich früher eingebrachte Begehren werden später eingebrachten Begehren vorgezogen. Es gilt das Datum des Poststempels, bzw. des Telefax.

4.3. Angebotstrassen

4.3.1. Angebotstrassen

Als Angebotstrassen werden von GKB Infrastruktur Betrieb vorgefertigte Trassen bezeichnet. Diese Trassen werden in Streckenabschnitte mit freien Kapazitäten eingefügt und können von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen der angegebenen Verkehrstage auch kurzfristig gebucht werden.

4.4. Abweichungen vom Tagessoll

Um die diskriminierungsfreie Behandlung aller EVU durch den Infrastrukturbetreiber bei Abweichungen vom Tagessoll zu garantieren, wurde seitens IN-BD ein durchgehender Bereitschaftsdienst eingerichtet. Der Bereitschaftsdienst von IN-BD regelt im Wesentlichen:

- a) Abweichungen vom Tagessoll, das sind
 - ungeplante Einschränkungen der Infrastruktur,
 - organisatorische und technische Mängel im Zuglauf,
 - Verspätungen (siehe auch 4.5. Bonus-Malus-System) und
 - Änderungen in der Zugbildung, die sich auf die Betriebsabwicklung auswirken.
- b) Festlegung von standardisierten Meldeverfahren zwischen dem Infrastrukturbetreiber und den am GKB-Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Betriebsstörungen. Das Betriebsstörungskonzept wird unter der Federführung des Infrastrukturbetreibers und der am GKB-Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Traktionsleister erstellt. Bei den EVU's werden Leitstellen eingerichtet bzw. rund um die Uhr erreichbare Ansprechpartner genannt (im Infrastrukturnutzungsvertrag), die im Falle einer Betriebsstörung vom zuständigen Bereitschaftsdienst verständigt werden und deren Bedürfnisse bei den Maßnahmen zur Wiederherstellung des Planbetriebes berücksichtigt werden (ausgenommen Erstmaßnahmen).

4.4.1. Begriffe

Das Tagessoll ist die Summe aller von den EVU für einen bestimmten Tag bestellten Züge und Nebenfahrten. Für Bedienfahrten gelten die Bestimmungen sinngemäß.

Abweichungen vom Tagessoll sind

- Ungeplante Einschränkungen der Infrastruktur
- organisatorische und technische Mängel im Zuglauf
- Verspätungen, auch solche die durch bestellte und akzeptierte Zusatzleistungen entstehen
- Änderungen in der Zugbildung, die sich auf die Betriebsabwicklung auswirken.

4.4.2. Aufgaben des Traktionsleisters:

Der Infrastrukturbetreiber verständigt bei Abweichungen vom Tagessoll das EVU und den betroffenen Traktionsleister. Abweichungen können gesondert vereinbart werden. Erstmaßnahmen sind nur jene Maßnahmen die der Infrastrukturbetreiber zum Freimachen der Infrastruktur nach außergewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen durchführt. Auf Verlangen des Infrastrukturbetreibers kann das EVU zur Mitwirkung für das Räumen der Infrastruktur aufgefordert werden, auch dann, wenn andere EVU betroffen sind. Folgemaßnahmen sind alle weiteren Maßnahmen, die unter Mitarbeit der am GKB Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen (Betriebsstörungskonzepte, Abweichungsbestellungen oder Vorgaben).

4.4.3. Aufgaben des Infrastrukturbetreibers:

- Informationspflicht an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder andere Infrastrukturbetreiber (IB) besteht bei drohenden oder eingetretenen Störungen in der Betriebsabwicklung, insbesondere bei jenen Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen, etc.) führen können.
- Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung
- Information der Reisenden in Betriebsstellen über den Zugverkehr
- Dokumentation
- Erstellung von Betriebsstörungskonzepten (BSK) unter Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bzw. Traktionsleister für definierte Bereiche.

4.4.4. Aufgaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen :

- Informationspflicht an den Infrastrukturbetreiber (IB) besteht bei drohenden oder eingetretenen Störungen in der Betriebsabwicklung, insbesondere bei jenen Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen, etc.) führen können.
- Vorgaben und Abweichungsbestellungen für die jeweilige Betriebsstörung.
- Mitwirkung an der Beseitigung einer eingetretenen Störung in der Betriebsabwicklung im Rahmen der Erstmaßnahmen, auch wenn andere EVU betroffen sein sollten.
- Information der Reisenden im Zug
- Information der EVU-Kunden

4.6. Anreizsystem zur Verringerung von Störungen BONUS-MALUS System gem. § 67 (7) EisbG

Das Anreizsystem setzt sich aus den Komponenten Verspätungsminuten, Verspätungsursachen und maßgebliche Verspätungsminuten zusammen.

4.5.1. Grundsatz

Die Entgelte für die Nutzung der Trassen werden so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den EVU und der GKB-Infrastruktur Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienetzes bietet. Hierzu werden nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen die Verspätungsminuten der Züge und die Ursache der jeweiligen Verspätung ermittelt und auf dieser Grundlage von beiden Vertragspartnern dem jeweils anderen Vertragspartner Anreizentgelte im Rahmen des Entgeltsystems gewährt werden. Die Verspätungsminuten werden je nach Verspätungsursache gegebenenfalls der Verantwortung der GKB-Infrastruktur bzw. dem jeweiligen EVU oder keiner Verantwortlichkeit einer Partei zugewiesen. Die der GKB-Infrastruktur und dem jeweiligen EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden pro Monat erfasst und gegenseitig saldiert, woraus sich dann entweder ein vom jeweiligen EVU zusätzlich zum Trassenentgelt zu leistendes Anreizentgelt ergibt oder ein Anreizentgelt, das von GKB-Infrastruktur an das EVU zu leisten ist. Die Höhe dieser Anreizentgelte wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgesetzt:

4.5.2. Grundbegriffe des Anreizsystems

Für das Anreizsystem sind die Begriffe der Verspätungsminuten, der maßgeblichen Verspätungsminuten sowie der Verspätungsursachen von zentraler Bedeutung. Verspätungsminuten liegen bei einer Abweichung von GKB-Infrastruktur Minuten von der geplanten Fahrzeit pro Messabschnitt vor und werden gemäß dem nachfolgenden Abschnitt „Aufzeichnung von Verspätungsminuten“ registriert. Maßgebliche Verspätungsminuten bezeichnen jene Verspätungsminuten pro Zuglauf, die jeweils von dem EVU oder der GKB-Infrastruktur gemäß dem nachfolgenden Abschnitt „Verantwortlichkeiten für Verspätungsminuten“ zu verantworten sind. Verspätungsursachen sind alle die im nachfolgenden Abschnitt „Verantwortlichkeiten für Verspätungsminuten“ in der Tabelle aufgelisteten Verspätungsursachen.

4.5.3. Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Die Erfassung der Zugläufe erfolgt minutengenau und kontinuierlich an den hierfür eingerichteten Messpunkten. Die dort erfassten Verspätungsminuten werden vom zuständigen Fahrdienstleiter oder IT-gestützt registriert und mit einer Verspätungsursache durch den Fahrdienstleiter hinterlegt. Auf Anfrage werden sämtliche Messpunkte den EVU bekannt gegeben. Die Zuweisung von Verspätungsursachen einschließlich ggf. notwendiger Korrekturverfahren erfolgt nach den Grundsätzen der GKB-Infrastruktur¹. Die EVU sind verpflichtet, von ihrem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen unverzüglich dem zuständigen Fahrdienstleiter zu melden.

4.5.4. Verantwortlichkeiten für Verspätungsminuten

In der Tabelle unten sind verschiedene Verspätungsursachen aufgelistet. Diese können teilweise den Verantwortungsbereichen der GKB-Infrastruktur bzw. den EVU des Schienenpersonen- oder Güterverkehrs zugeordnet werden; daneben gibt es Verspätungsursachen, die weder in den Verantwortungsbereich der GKB-Infrastruktur noch der EVU fallen. Die für das Anreizsystem maßgeblichen Verspätungsursachen und deren Zuordnung zu den jeweiligen Verantwortungsbereichen ergeben sich aus der nachfolgenden Aufstellung. Dabei wird zwischen folgenden Verantwortlichkeitsbereichen unterschieden:

- ☆ Verantwortung der GKB-Infrastruktur
- ☆ Verantwortung der EVU für den Schienenpersonenverkehr
- ☆ Verantwortung der EVU für den Schienengüterverkehr
- ☆ Verantwortlichkeit einer Partei

Verspätungsminuten, die nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der GKB-Infrastruktur bzw. eines EVU zugeordnet werden können, werden nicht als maßgebliche Verspätungsminuten angesehen und finden für die Zahlung von Anreizentgelten keine Berücksichtigung.

Verantwortung EIU	Verantwortung EVU (Personenverkehr)	Verantwortung EVU (Güterverkehr)	Keine Verantwortlichkeit einer Partei
Vorbereitung/Fahrplan	Verspätete Übergabe an EIU	Verspätete Übergabe an EIU	Fehlende Begründung
Personalbedingte Ursachen	Personalbedingte Ursachen	Personalbedingte Ursachen	Zugfolge
Langsamfahrstellen	Haltezeitüberschreitung / außerpl. Halt	Planmäßige Unterwegsbehandlung	Gefährliche Ereignisse
Unregelmäßigkeiten im Bauablauf	Triebfahrzeugstörung	Außerplanm. Unterwegsbehandlung /Halt	Ursachen im Bereich eines anderen EIU
Eingeschränkte Fahrwegverfügbarkeit	Wagenstörung	Triebfahrzeugstörung	Baumaßnahme
EK-Störung	Abweichung der Zugbildung von Trassenbestellung	Wagenstörung	Behördliche Maßnahmen am Zug
Störung an Leit- und Sicherheitstechnik	Sonstiges	Abweichung von Fahrplandaten	
Weichenstörung		Sonstiges	
Schmierfilm			
Störung der Versorgung mit elektr. Energie			
Störung an Telekommunikationsanlagen			
Sonstiges			

4.5.5. Erfassung der maßgeblichen Verspätungsminuten

Maßgebliche Verspätungsminuten des EVU werden auf einem bei der GKB-Infrastruktur für jedes EVU geführten „Verspätungsminutenkonto EVU“ erfasst. Die maßgeblichen Verspätungsminuten der GKB-Infrastruktur werden auf einem bei der GKB-Infrastruktur geführten „Verspätungskonto GKB-Infrastruktur“ erfasst, und zwar gesondert für jedes EVU, das Trassen der GKB-Infrastruktur benutzt. Im Rahmen der verschiedenen Konten listet die GKB-Infrastruktur dabei die Verspätungsminuten einschließlich der jeweils hinterlegten Verspätungsursache auf.

4.5.6. Ermittlung der Zahlungen

Die GKB-Infrastruktur ermittelt monatlich jeweils zum Ende eines Monats die maßgeblichen Verspätungsminuten auf den Verspätungsminutenkonten.

Die Ermittlung der Zahlungen erfolgt in der Weise, dass die Summe der das jeweilige EVU betreffenden maßgeblichen Verspätungsminuten auf dem Verspätungsminutenkonto der GKB-Infrastruktur sowie die Summe der maßgeblichen Verspätungsminuten auf dem Verspätungsminutenkonto des EVU zum Ende der Monatsperiode mit dem in der Entgeltliste bekannt gegeben Betrag in Euro multipliziert wird. Der sich aus der Summe der maßgeblichen Verspätungsminuten auf dem jeweiligen „Verspätungsminutenkonto EVU“ ergebende Betrag in Euro stellt das von dem EVU der GKB-Infrastruktur geschuldete leistungsabhängige Anreizentgelt dar. Der sich aus der Summe der maßgeblichen Verspätungsminuten für das jeweilige EVU auf dem „Verspätungsminutenkonto EVU“ ergebende Betrag in Euro stellt das von der GKB-Infrastruktur dem jeweiligen EVU geschuldete leistungsabhängige Anreizentgelt dar.

Die sich ergebenden leistungsabhängigen Anreizentgelte werden für jedes EVU insgesamt saldiert.

Die GKB-Infrastruktur teilt dem EVU das Ergebnis der Saldierung – auch wenn dies Null beträgt – sowie die auf dem Konto gelisteten Verspätungsminuten und Verspätungsursachen, jeweils bis zum 15. des Folgemonats mit. Die GKB-Infrastruktur oder das EVU haben einen Zahlungsanspruch in Höhe des positiven Saldos gegen den

jeweils anderen Vertragspartner, der unmittelbar nach Zugang der Mitteilung über die Saldierung fällig wird. Zu Beginn der Monatsperiode werden die Verspätungsminutenkonten auf Null gesetzt.

4.5.7. Beanstandungsverfahren

Ist ein EVU der Auffassung, der Betrag des Anreizentgelts sei unzutreffend, so muss es diese Beanstandung binnen eines Monats nach Zugang der Mitteilung des betreffenden Ergebnisses der monatlichen Saldierung der GKB-Infrastruktur schriftlich unter Darlegung der Gründe der Beanstandung bei der GKB-Infrastruktur geltend machen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Erhebung von Einwänden ausgeschlossen. Die Unterlassung einer rechtzeitigen Beanstandung gilt als Genehmigung. Die GKB-Infrastruktur verpflichtet sich, das EVU in der Mitteilung auf die Wirkung der nicht rechtzeitigen Beanstandung hinzuweisen. Beruht die Beanstandung auf der Auffassung des EVU, dass die Zahlung auf einer unzutreffenden Zuordnung der Verantwortlichkeit durch die GKB-Infrastruktur beruht, so trägt es die Beweislast dafür. Erkennt die GKB-Infrastruktur die Beanstandung im Rahmen einer ersten internen Prüfung an, so teilt die GKB-Infrastruktur dem EVU binnen eines Monats nach Zugang der Beanstandung das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung mit. Andernfalls gibt die GKB-Infrastruktur dem EVU innerhalb dieses Monats Gelegenheit zur schriftlichen Erörterung der Beanstandung. Führt die Erörterung zu einer Einigung, so teilt die GKB-Infrastruktur dem EVU das Ergebnis der entsprechend korrigierten Saldierung unverzüglich mit. Kommt keine Einigung zustande, teilt die GKB-Infrastruktur dem EVU die Ablehnung der Beanstandung unverzüglich mit. Der Rechtsweg steht dem EVU erst nach Ablehnung der Beanstandung offen.

4.6 Baubetriebsplanung

Für das Fahrplanjahr 2010/2011 sind folgende Einschränkungen der GKB-Infrastruktur zu erwarten:

Gleisneulage und Linienbegradigung zwischen Köppling und Krottendorf-Ligist
Zeitraumen Dezember 2010 bis September 2011
Baustellenlänge 2 Kilometer
Durchschnitts v/max 50 km/h
Gleisneulage zwischen Graz Wetzelsdorf und Graz Webling
Zeitraumen Dezember 2010 bis Oktober 2011
Baustellenlänge 1 Kilometer
Durchschnitts v/max 50 km/h

4.7. Reservierungskosten

Werden von der SCHIG einem EVU Trassen zugewiesen und werden diese vom betreffenden EVU nachweislich nicht genutzt, sind unter bestimmten Voraussetzungen Reservierungskosten zu entrichten.

Die Festsetzung von Reservierungskosten erfolgt nach nachstehenden Richtlinien:

- Eine bestellte Plantrasse wird vom bestellenden EVU über einen Zeitraum von 2 Kalenderwochen nicht genutzt.
- GKB Infrastruktur Betrieb hält Rücksprache mit dem bestellenden EVU, ob gegenständliche Trassen noch weiter benötigt werden oder nicht.
- Das EVU teilt weiteren Reservierungswunsch oder andere Alternativen mit (Umwandlung Angebotstrasse/Stornierung der Trasse etc.)
- Teilt das EVU einen Reservierungswunsch mit oder reagiert auf die Anfrage von GKB Infrastruktur Betrieb nicht, werden 14 Tage ab Verständigung des EVU durch GKB Infrastruktur Betrieb Reservierungskosten in der Höhe des lt. Fahrplan sich ergebenden streckenbezogenen Benutzungsentgeltes ohne Berücksichtigung der verkehrartbezogenen Benutzungsentgelte in Rechnung gestellt.
- Im Falle einer Alternativlösung werden keine Reservierungskosten verrechnet!