

<p>Index: 01 11.02.11 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

Anhang 1:

Beschreibung der Strecken

Anhang 2:

Infrastrukturregister und Schienenfahrzeugregister 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

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	 AUF UNS FAHREN SIE AB
--	--	--

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 3.30 Uhr bis 24.00 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. $\bar{15}$ mm
Zulässige Seitenbeschleunigung und bogenschnelles Fahren	0,654m/s ²
Größte Längsneigung	16 ‰
Maximale Rampenneigung	1:8 V
Ausrundung von Kuppen und Wannern	Ra = V ²
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 Streckenhöchstgeschwindigkeit und -mindest- geschwindigkeit Maximale Zuglänge Maximales Zuggewicht Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zuggattung getrennt Notbremsüberbrückung Zusammenstellung der Züge (Zuglok, Schiebelok, Wendezug) Personelle Besetzung der Züge (Besonderheiten der Strecke, 0:0 Fahren) Übergabe bzw. Übernahme von Fahrzeugen vom ÖBB-Netz	Personen - Güterverkehr Vmax 90 km/h bzw. Vmax 20 km/h 700 m 1.200 t siehe Beilage entfällt gem. DV V 3 der GKB Güterverkehr 0:0 Personenverkehr 1:0 Übergabebahnhof - Güterverkehr: Graz Vbf Übergabebahnhof - Personenverkehr: Graz Hbf Wettmannstätten
Strecke Unterwart – Großpetersdorf	in Vorbereitung!

4. Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen

Signalsystem Linienzugbeeinflussung Indusi, Sifa	gem. DV V 2 der GKB keine 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	Voitsberg Groß St. Florian Frauental-Bad Gams
Wies-Eibiswald	Bergla
Strecke Unterwart – Großpetersdorf	in Vorbereitung!

5. Angaben bei elektrifizieren Strecken

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

GKB-Anhang 2: Schienenfahrzeugregister(siehe Beilage)

*

GKB-Anhang 3: Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen

Norm	Kapitel	Benennung	Bemerkung
GKB – Normen			
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	
DV Ausbildung		Dienstvorschrift für die die Aus- und Weiterbildung der Betriebsbediensteten bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	
IN-BD Anweisungen		Gesonderte Verlautbarung	
ÖBB - Normen			
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	
Internationale Normen		
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	

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

GKB-Anhang 4: Antrag auf Zugtrassenzuweisung

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 Eisenbahnverkehrsunternehmen:

1.11. Sicherheitsbescheinigung

Sind Sie im Besitz einer gültigen Sicherheitsbescheinigung Teil B 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				

3.4. gewünschte Anschlüsse

Betriebsstelle	Zug	Zeit	Besonderheiten

3.5. gewünschte Wagenübergänge

Betriebsstelle	Zug	Zeit	Besonderheiten

4. Überstellfahrten, Zu- und Rückführungen

4.1. Ihre Trassenwünsche

Verkehrst- tage	Verkehrsstrecke		Abfahrt	Ankunft
	von	bis		

4.2. gewünschte Unterwegsufenthalte

Betriebsstelle	Aufenthaltsdauer	Besonderheiten

4.3. Bereitstellung, Hinterstellung

	Betriebsstelle	Zeit	Besonderheiten
Bereitstellung			
Bereitstellung			
Hinterstellung			
Hinterstellung			

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

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



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			Sicherheitsfahrtschaltung		
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	%

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	 AUF UNS FAHREN SIE AB
--	--	--

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 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	Nachschie-	Anmerkungen
1.					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

2.2. Wagensatz, Reihung:

Anz	Gattung	Serien- bzw. Wa- gennummer	Leer- gewicht	Ge- samt-	Brems- gewicht	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)

<p>Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

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
 - scheides (bei AB- Aufenthalten),
- Anschlussbahnbe-
Wagennummerierung

Ort, Datum:

Unterschrift:

Beilagen:

GKB Anhang 6: ad-hoc-Trassenbestellung

Trassenbestellung für Reisezüge

Besteller:		
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%

Sonstiges

Datum, Unterschrift:

Trassenbestellung für Güterzüge

Besteller:			
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

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

Aufenthalte		
Betriebsstelle	Dauer	Besonderheiten/Tätigkeiten

--	--	--

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

Sonstiges

Datum, Unterschrift: _____

GKB-Anhang 7

Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur

Betriebszeiten aller Streckenabschnitte
(ausgenommen Graz Köflacherbahnhof)
von 3.30 Uhr bis 24.00 Uhr


Graz Köflacherbahnhof
durchgehend geöffnet

Hauptverkehrszeiten der GKB-Infrastruktur

An Werktagen von 3.30 Uhr bis 9.30 Uhr
An Werktagen außer Samstag von 12.00 Uhr bis 22.00 Uhr

Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof

Montag bis Freitag	von 0.00 bis 4.00 Uhr von 6.00 bis 17.00 Uhr von 18.00 bis 24.00 Uhr
Samstag	von 0.00 bis 2.30 Uhr von 6.30 bis 13.30 Uhr
Sonntag	von 20.00 bis 24.00 Uhr

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

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 Vershubbpersonal, 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

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

- Antragstellung der notwendigen Ausweise bei fremden Eisenbahninfrastrukturbetreibern

Kosten pro Ausbildungstag (8 Std.) € 1.250,--

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.

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	 AUF UNS FAHREN SIE AB
--	--	--

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 h

- ☆ fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
- ☆ vertraglich gebundene Begehren vor Neubehahren
- ☆ 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.¹ 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.

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

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

<p>Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

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

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

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 Zugbetriebes 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 Zugbetriebes 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 praktische Umsetzung diese 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:

- _ Kostenträgereinzelkosten: 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 unmittelbaren 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

<p>Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

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:

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

- ☆ 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.

<p>Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

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

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

anzupassendes Schema für die Ermittlung der für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket zu verrechnenden Entgelte.

A.3. Erläuterungen zum „Produktkatalog Netzzugang 2012“ der GKB

Die GKB hat in ihrem Vorschlag zum Produktkatalog Netzzugang 2012 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 EisbG.

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


A.3.2 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 2012 wird das Bonus-Malus System durch den leistungsabhängigen Benützungsentgeltbestandteil „Verspätungsminute im Fahrplanerfassungsbahnhof“ 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 2012 der GKB.

B Informationen zu den sonstigen Entgelten

Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar	Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)	
--	--	---

B.1 Informationen zum Benützungsentgelt

Hinreichende Einzelheiten zu den Benützungsentgeltregeln finden sich einerseits im Produktkatalog Netzzugang 2012 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:

Stationshalt Reisezug

Der Umfang dieser Serviceleistung wird im Produktkatalog Netzzugang 2012 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 2012 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 2012 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 2012 definierten Umfang an. Da am nahe gelegenen Graz Hauptbahnhof Wiegeanlagen von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG lt. Produktkatalog Netzzugang 2011 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 2012 orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag verrechnet.

<p>Index: 00 01.02.10 Bearbeitet von: Zlatar</p>	<p>Anhänge zu den ALLGEMEINEN GESCHÄFTSBEDINGUNGEN bzw. SCHIENENNETZNUTZUNGSBESTIMMUNGEN zum INFRASTRUKTURNUTZUNGSVERTRAG (AGB)</p>	
--	--	---

Informationen zu den Entgeltsätzen lt. Produktkatalog 2012 im Vergleich zum Produktkatalog 2011

Die Entgeltsätze wurden in den meisten Fällen mit ca. 1,92 % (VPI 2000 Nov 2009/119,4 zu VPI 2000 Nov 2010/121,7) wertangepasst – mit folgenden Ausnahmefällen:

Die Marktsegmentierung bleibt unverändert!

Der Entgeltsatz für den Bahnhof Wettmannstätten, der gemeinsam mit den ÖBB genutzt wird, wurde dem Entgeltsatz der ÖBB angepasst!

Bei der Preistabelle sonstiger Leistungen (Betrieb) wurden die Entgeltsätze für 6.1.-6.6. (außer 6.3) wegen Änderungen in der Kostenstruktur um 2,5 % angehoben.

Der Entgeltsatz für die Nutzung der Gleisbrückenwaage wurde wegen der erhöht angefallenen Instandhaltungskosten um 10% angehoben.

Die Entgelthöhe für Schulungseinrichtungen gem. § 75c EisbG idgF wurden für den Produktkatalog 2012 explizit in den Anhängen zu den AGB und SNNB angeführt. Gegenüber 2011 wird nunmehr pro Ausbildungstag (8 Std) ein Pauschalsatz unabhängig von der Teilnehmerzahl verrechnet. Maximale Teilnehmerzahl 12 bleibt unverändert!

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