


Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)	
--	--	---

# Schiennetznutzungsbedingungen 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 Eisenbahnverkehrsdienste 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	Johann BLASCHITZ	0316/5987 250	0316/5987 15	<a href="mailto:blaschitz.johann@gkb.at">blaschitz.johann@gkb.at</a>
IN-BD-BK Betriebskontrolle	Gerhard MALLI	0316/5987 242	0316/5987 15	<a href="mailto:malli.gerhard@gkb.at">malli.gerhard@gkb.at</a>

## Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle der GKB

### Schiennetzaufbau-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Lassallestraße 9 b, 1020 Wien  
Abt. Eisenbahninfrastruktur Services  
Mag. Ulrike FARNIK (Leiterin)  
Tel.: 01/812 73 43-1600; Fax: 01/812 73 43-1700  
E-Mail: [schig.eis@schig.com](mailto:schig.eis@schig.com)

## Rechtliche Hinweise

### Für Konzeption & Inhalt verantwortlich:

#### Graz Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Köflacher Gasse 35-41  
8020 Graz  
Infrastruktur Betrieb  
E-Mail: [bahn@gkb.at](mailto:bahn@gkb.at)  
Tel.: 0316/5987 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 sowie 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.

Die SNNB der GKB in der jeweils gültigen Fassung sind in deutscher und englischer Sprache für jedermann unentgeltlich bei den GKB-Ansprechpartnern erhältlich und werden in elektronischer Form auf der GKB-Homepage unter dem Link <http://www.gkb.at/index.php/infrastruktur-zugang> zur Verfügung gestellt.

## 1.2. Gesetzliche Basis und Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

In der EU-Richtlinie 2012/34/EU, Artikel 27 bzw. im § 59 EisbG werden die Betreiber der Infrastruktur aufgefordert, Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Erbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 (Graz – Köflach, Lieboch – Wies-Eibiswald). Die darin enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status vom Dezember 2014 und werden laufend aktualisiert. Die im Kapitel „Zuweisung von Fahrwegkapazität“ genannten Bestelltermine beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2017 – vom 11. Dezember 2016 bis 09. Dezember 2017.

## 1.4. Kontakt

Informationen zum Netzzugang erteilt die GKB-Abteilung Infrastruktur Betrieb. Die Agenden der Zuweisungsstelle und entgelterhebenden Stelle (z.B. Netzfahrplan, Wegeentgeltfestsetzung) 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	Johann BLASCHITZ	0316/5987 250	0316/5987 15	<a href="mailto:blaschitz.johann@gkb.at">blaschitz.johann@gkb.at</a>
IN-BD-BK Betriebskontrolle	Gerhard MALLI	0316/5987 242	0316/5987 15	<a href="mailto:malli.gerhard@gkb.at">malli.gerhard@gkb.at</a>

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienennutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## SCHIG

### Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle der GKB

Mag. Ulrike FARNIK (Leiterin)

Tel.: 01/8127343-1600; Fax: 01/8127343-1700

E-Mail: [schig.eis@schig.com](mailto:schig.eis@schig.com)

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: [gkf.gkf@gkb.at](mailto:gkf.gkf@gkb.at)

## 2. Zugang zum Netz

### 2.1. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der GKB

#### 2.1.1. Fahrwegkapazitätsberechtigte

#### 2.1.2. Zugangsberechtigte

### 2.2. Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

#### 2.2.1 Verkehrsgenehmigung und -konzession

#### 2.2.2 Sicherheitsbescheinigung

#### 2.2.3 Versicherungsbedingungen

### 2.3 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

### 2.4 Anträge auf Kapazitätszuweisung

### 2.5. Infrastrukturnutzungsvertrag/ Allgemeine Geschäftsbedingungen

### 2.6 Vorschriften und Normen

### 2.7. Vertrag über den Zugang zu Serviceeinrichtungen

### 2.8 Außergewöhnliche Sendungen

### 2.9 RID-Güter und Umweltschutz

### 2.10. Technische Voraussetzungen für den Netzzugang

### 2.11 Beschwerden


## 2.1. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (gem. § 57 EisbG) der GKB haben:

### 2.1.1. Fahrwegkapazitätsberechtigte (gem. § 57a EisbG)

- 1) Zugangsberechtigte
- 2) Internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Verlager, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben.

### 2.1.2 Zugangsberechtigte (gem. § 57 EisbG)

- 1) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Österreich;

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienenennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

- 2) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden Personenverkehr; dies unter der Voraussetzung, dass der Hauptzweck des Eisenbahnverkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr besteht;
- 3) EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;
- 4) EVU mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
- 5) EVU 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

Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine Genehmigung iSd RI 95/18/EG idF RL 2004/49/EG bzw. einer Verkehrsgenehmigung iSd § 15 EisbG oder einer Verkehrskonzession iSd § 16 EisbG.

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 5“  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Tel.: +43 1 711 62 65 2204  
Fax: +43 1 711 62 2099  
E-Mail: sch5@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 Eisenbahninfrastruktur über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung verfügen. Diese legt die zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen für die vom Zugang betroffenen Strecken fest.

Gemäß Vorgaben der EU (siehe EisbG § 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.

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienenetznutzungsbedingungen  2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

### 2.2.2.2. Gültigkeitsbereich

Sicherheitsbescheinigungen für den Zugang zur GKB werden grundsätzlich für das gesamte Streckennetz der GKB ausgestellt, 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 5“  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Tel.: +43 1 711 62 65 2204  
Fax: +43 1 711 62 2099  
E-Mail: sch5@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. Anforderungen an Fahrwegskapazitätsberechtigte gemäß §57a Z2 EISbG

Fahrwegskapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EISbG werden im Folgenden auf als Nicht Eisenbahnverkehrsunternehmen (NVU) bezeichnet.


Das NVU hat spätestens mit der Einbringung des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegskapazität sein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb der Fahrwegskapazität nachzuweisen. Ansonsten wird das Fahrwegskapazitätsbegehren zurückgewiesen.

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegskapazität hat durch ein EVU zu erfolgen, diese EVU ist der SCHIG mbH bzw. der GKB bekannt zu geben:

- Spätestens 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegskapazität,
- jedenfalls mit Einbringen des Begehrens, sofern die Zeit bis zum ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegskapazität kürzer als 30 Tage ist.

### 2.4. Anträge auf Kapazitätszuweisung

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

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 2.5 Infrastrukturnutzungsvertrag (INV), Fahrwegkapazitätsvertrag, Allgemeine Geschäftsbedingungen

Sind alle Voraussetzungen erfüllt, und kann dem Antrag des Fahrwegkapazitätswerbers auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprochen werden, wird in der Folge ein INV oder ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen zwischen einerseits dem Fahrwegkapazitätswerber und andererseits der Zuweisungsstelle der GKB im Namen und auf Rechnung der GKB. Diese Verträge regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen der GKB bzw. der Zuweisungsstelle der GKB und dem EVU.

Bestandteile dieser Verträge sind unter anderem die AGB sowie die Fahrwegkapazitätsvereinbarung, welche die Details über die zugewiesenen Fahrwegkapazitäten und eventuell bestellter Serviceleistungen (Verschub, Service, Gleismieten ...) enthält.

## 2.6 Vertrag über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen

Wurde einem EVU der Zugang zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen gewährt, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtungen einen schriftlichen Vertrag mit dem EVU abzuschließen. Es gelten die auf der Homepage der GKB veröffentlichten AGB.

## 2.7 Vorschriften und Normen

Vorschriften und Normen sind im Internet auf der GKB Website [www.gkb.at](http://www.gkb.at) veröffentlicht.

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

## 2.8 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.

## 2.9 RID-Güter und Umweltschutz

### 2.9.1 RID-Güter (Gefahr-Güter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und im internationalen 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.

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 2.9.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der GKB betriebenen Eisenbahninfrastruktur 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.


## 2.10 Technische Voraussetzungen für den Netzzugang.

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

## 2.11. Beschwerden

Fahrwegskapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegskapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspakets aus dem in § 72 Abs. 1 EisbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Darüber hinaus sind EVU berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und dem Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzugangs, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den in § 73 Abs. 1 EisbG angeführten Gründen zu erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten

**Schiene-Control Kommission**  
Linke Wienzeile 4/1/6  
1060 Wien  
Tel.: +43 1 5050 707  
E-Mail: office@schienencontrol.gv.at

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)	
--	--	---

### **3. Das GKB-Netz** (Graz Hbf – Köflach; Lieboch – Wies-Eibiswald)

- 3.1. Organisatorischer Aufbau der GKB
- 3.2. Organisation von IN-BD/Infrastruktur Betrieb
- 3.3. IN-BD-TM Trassenmanagement
- 3.4. SCHIG mbH als Entgelterhebende Stelle
- 3.5. Betreiber von Serviceeinrichtungen
- 3.6. IN-BD-BK Betriebskontrolle
- 3.7. IN-BD-ZL Zulassungsstelle
- 3.8. IN-BD-Bereichsvorstände
- 3.9. 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 Trassenmanagement**

Die SCHIG als Zuweisungsstelle der GKB weist Fahrwegkapazitäten an Fahrwegkapazitätsberechtigte 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 Fahrwegkapazitätsberechtigter zu koordinieren.

#### **3.4. SCHIG mbH als Entgelterhebende Stelle**

Die SCHIG mbH als Entgelterhebende Stelle der GKB legt das Benützungsentgelt des Mindestzugangspaketes (§58 EisbG) fest, für die Festlegung des Benützungsentgelts von Serviceleistungen (§58b Abs 1 – 3) ist der Betreiber der Serviceeinrichtung zuständig.



Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienennutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

### 3.5. Betreiber der Serviceeinrichtungen ist, (§ 62a EisbG)

die GKB die Serviceleistungen für EVU erbringt. Serviceleistungen sind

- Leistungen, die in einer Serviceeinrichtung erbracht werden (§ 58b Abs. 1)
- Zusatzleistungen (§58b Abs. 2), oder
- Nebenleistungen (§58b Abs. 3).

### 3.6 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.

### 3.7 IN-BD-ZL Zulassungsstelle


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

### 3.8 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 Verschubs sowie die Mitwirkung im Ressourcenmanagement Personal und Mittel, Controlling, Betriebs-, Störungs- und Notfallmanagement.

### 3.9 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.

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

### Siehe GKB AGB Anlage 3


- 4.1. Bestellung von Fahrwegkapazität
  - 4.1.1. Vorgehensweise
  - 4.1.2. Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur/  
Verschubeinsatzzeiten des Verschubknotenbahnhofes Graz Köflacherbahnhof
- 4.2. Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die SCHIG
  - 4.2.1. Verfahren für die Netzplanerstellung
  - 4.2.2. Termine für die Zuweisung von Fahrwegkapazität für den Fahrplan 2016/2017 (Fahrplanjahr 2017)
  - 4.2.3. Zuweisung von Fahrwegkapazität 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. § 67h 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. Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

## 4.1. Bestellung der Fahrwegkapazität

### 4.1.1. Vorgehensweise

Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind schriftlich an die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, Lassallestraße 9 b, 1020 Wien. Der Ansprechpartner der SCHIG ist im Pkt 1.4. angeführt.

Ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität hat mit den im Anhang enthaltenen entsprechenden Bestellformularen für Fahrwegkapazität oder mittels nachstehender digitalen Vorlage [http://www.gkb.at/downloads/trassenbestellung\\_stand\\_2012\\_12\\_11.xlsx](http://www.gkb.at/downloads/trassenbestellung_stand_2012_12_11.xlsx) zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienenennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

- 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 Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität bilden die Grundlage für die Fahrplankonstruktion und die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Ändert das EVU nach dem Bestelltermin sein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer Unmöglichkeit der Zuweisung 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. Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Gewährung des Mindestzugangspaketes durch die SCHIG**


Die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle der GKB Infrastruktur Betrieb entscheidet über die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen sowie 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 Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vor.

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte verpflichtet sich die Zuweisungsgrundsätze des § 63 EisebG bestmöglich zu erfüllen.

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Gewährung des Mindestzugangspaketes, erfolgen ausgenommen in den Fällen des § 70a Abs. 4 EisebG idgF, in Form eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der Gewährung des Mindestzugangspaketes zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält. Die SCHIG mbH schließt diese Verträge mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Namen und auf Rechnung des GKB Infrastruktur Betrieb ab.

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 4.2.1. Verfahren für die Netzfahrplanerstellung

### Phase I - Hauptbestellphase:

**Die Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität von Fahrwegkapazitätsberechtigten**, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, endet mit dem 15. Juli 2016 – siehe Terminplan.

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

### Prioritäten bei der Fahrwegkapazitätszuweisung

Gemäß § 65 Abs. 7 EisbG idgF räumt die SCHIG als Zuweisungsstelle speziellen Eisenbahnverkehrsdiensten in den im § 65c Abs.3 EisbG idgF geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang ein. Es gilt folgende Priorisierungsregelung:


1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegskapazität;
2. Fahrwegskapazitätsbegehren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. Andere Fahrwegskapazitätsbegehren nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

### Phase II - Koordinierungsverfahren

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

### Phase III - Anhörung

Die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle hört alle Fahrwegkapazitätsberechtigten, die die Zuweisung von Fahrwegkapazität begehrt oder unverbindlich nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zum Netzfahrplanentwurf an und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von einem Monat ein.

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## Phase IV - Koordinierung 2

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

## Phase V - Streitbeilegung

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

## Phase VI – „überlastete Eisenbahninfrastruktur“

Führen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur „Erklärung von überlasteter Eisenbahninfrastruktur“, gilt für diese überlastete Eisenbahninfrastruktur folgendes Verfahren und werden folgende Vorrangkriterien angewendet:

Gemäß § 65 c Abs. 3 Eisenbahngesetz idgF ist u.a. Fahrwegkapazitätsbegehren, die nicht die Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdiensten Vorrang einzuräumen.

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

Führt das Streitbeilegungssystem zu keiner Lösung des Fahrwegkapazitätskonflikts 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 Eisenbahninfrastrukturabschnitt für überlastet. Dies erfolgt auch dann, wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

Die Ablehnung eines Begehrens von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität erfolgt in schriftlicher Form unter Anführung der Gründe von der Zuweisungsstelle.

#### 4.2.2. Termine für Zuweisung von Fahrwegkapazität für den Fahrplan 2016/2017 (i.e. Fahrplanjahr 2017)

Das Fahrplanjahr 2017 dauert von 11. Dezember 2016 bis 09. Dezember 2017

Terminplan für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für das Fahrplanjahr 2017

Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität	1. Haupttermin	18. August 2016
	1. Nachtragstermin	25. August 2016


Netzfahrplanentwurf durch SCHIG	15. September 2016
---------------------------------	--------------------

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

Der Netzfahrplan tritt am 11. Dezember 2016 in Kraft.

#### 4.2.3 Zuweisung von Fahrwegkapazität für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr)

Die Priorisierung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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).

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 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).

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

#### 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 Fahrwegkapazität (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 Fahrwegkapazität (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

## 4.5. Anreizsystem zur Verringerung von Störungen BONUS-MALUS System gem. § 67h EisbG

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

### 4.5.1. Grundsatz

Die Entgelte für die Nutzung der Fahrwegkapazitäten 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 Eisenbahnnetzes 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 Wegeentgelt 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 erfasst 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-Infrastruktur. 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.

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	§ 51 EisbKrV 2012
Weichenstörung		Sonstiges	
Schmierfilm			
Störung der Versorgung mit elektr. Energie			
Störung an Telekommunikationsanlagen			
Sonstiges			

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schienennutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

#### 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, dass 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 2016/2017 sind keine wesentlichen Einschränkungen auf der GKB-Infrastruktur zu erwarten!

Index: 01 15.04.2016 Bearbeitet von: GKB und SCHIG mbH	<b>Schiennetznutzungsbedingungen</b> <b>2017</b> <b>der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB)</b>	
--	---	---

## 4.7. Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben für

- Zugtrassen, deren Zuweisung sie begehrt haben, für die aber aus Gründen, die nur das EVU zu vertreten hat, keine Zuweisung zustande gekommen ist oder
- zugewiesene Zugtrassen, die nicht oder nicht im vereinbarten Ausmaß genutzt werden

ein Entgelt in Höhe von 50 % des für die Netzfahrplanperiode geltende Benützungsentgelts, bestehend aus IBE-Zugfahrt (ohne Berücksichtigung der jeweiligen Marktsegmentierung) und den bestellten Stationshalten, zu entrichten.

Die Einhebung des Entgeltes entfällt in folgenden Fällen:

- Bei Einschränkungen durch höhere Gewalt oder ein sonstiges nicht in den Verantwortungsbereich des EVU fallendes Ereignis
- Sofern die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen der GKB oder - in den Infrastrukturverknüpfungsbereichen - der ÖBB Infrastruktur AG eingeschränkt wird.

## 5. Zugang zu Serviceeinrichtungen und Gewährung von Serviceleistungen

Die Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, erfolgt - ausgenommen in den Fällen des § 70a Abs. 5 EiszG idGF, in Form eines schriftlichen Vertrages. Dieser Vertrag enthält sämtliche mit der Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und der Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten.

Das Begehren auf Gewährung des Zuganges zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges und die Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, ist an die GKB zu richten.

Hinsichtlich der Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzuganges, und der Gewährung von Serviceleistungen, die in diesen Serviceeinrichtungen erbracht werden, wird auf den einen integrierenden Bestandteil dieser Bedingungen bildenden Produktkatalog und die auf der Homepage der GKB ([www.gkb.at](http://www.gkb.at)) veröffentlichten AGB verwiesen.

Die entsprechenden Ansprechstellen der GKB sind dem Produktkatalog zu entnehmen.