

**Anhang 1:  
Beschreibung der Strecken**

**Anhang 2:  
Auszug aus dem Infrastrukturregister (§ 109 EisbG) und Schienenfahrzeugregister  
der GKB**

**Anhang 3:  
Verzeichnis der Betriebsvorschriften**

**Anhang 4:  
Trassenbestellformular**

**Anhang 5:  
Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur/  
Hauptverkehrszeiten der GKB-Infrastruktur/  
Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof**

**Anhang 6:  
Schulungseinrichtungen**

**Anhang 7:  
Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung von Fahrwegkapazität und sonstigen Serviceleistungen**

**Anhang 8:  
Erläuterungen zum Wegeentgelt, den Wegeentgeltregeln und Informationen zu  
Dienstleistungsentgelten**

**Anhang 9:  
Bahnhofs(lage)pläne**

**GKB-Anhang 1: Beschreibung der Strecken****Allgemeine Daten zu den Strecken:**

Gesamtbetriebslänge: 91,257 km

Höchstgeschwindigkeit: 100 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: D 4

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

Betriebslänge: 50,993 km

Größte Neigung: 13,01 ‰

Streckenklasse: D 2

<b>Betriebsart:</b>	<b>eingleisige Bahnstrecken für Dieselbetrieb</b>
<b>Art des Signalsystems:</b>	<b>Vollbahn gem. ÖBB V 2 (mit Abweichungen) bzw. EisBBV</b>
<b>Ortungsanlage:</b>	<b>keine</b>
<b>Kommunikationssysteme:</b>	<b>Zugfunk (2 m Band) Verschubfunk: digital</b>

## GKB-Anhang 2: Auszug aus dem Infrastrukturregister (§ 110 EisbG) und Schienenfahrzeugregister (§ 109 EisbG) der GKB

### 1. Allgemeine Angaben

Bezeichnung der Strecken	a)Graz Hbf – Köflach b)Lieboch-Wies-Eibiswald bleibt frei
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

### 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 <sup>2</sup>
Größte Längsneigung	16 ‰
Maximale Rampenneigung	1:8 V
Ausrundung von Kuppen und Wannen	Ra = V <sup>2</sup>
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ÖBB, DV B 51, ZOV 7
Radsatzlast und Meterlast (in Bezug auf die Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke)	D 4: Graz Hbf – Köflach, D 2: Lieboch - Wies - Eibiswald
Radprofil	Entsprechend UIC 510-2
Gleisabstand	Regelabstand in Bahnhöfen:4,50 m Bahnsteiglänge mind. 100 m
Länge der Bahnsteige	Bahnsteiglänge mind. 100 m
Zugbeeinflussungssysteme	PZB 90
Zugfunk	AEG, 2-Meter-Band

### 3. Angaben zur Betriebsführung

Strecke mit artreinem oder gemischtem Verkehr	Personen - Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit und -mindestgeschwindigkeit	V <sub>max</sub> 100 km/h bzw. V <sub>max</sub> 20 km/h
Maximale Zuglänge	700 m

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

Maximales Zuggewicht	1.600 t
Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zuggattung getrennt	siehe Beilage
Notbremsüberbrückung	gemäß Anweisungen
Zusammenstellung der Züge (Zuglok, Schiebelok, Wendezug)	gem. DV V 3 der GKB
Personelle Besetzung der Züge (Besonderheiten der Strecke, 0:0 Fahren)	Güterverkehr 0:0 Personenverkehr 1:0
Übergabe bzw. Übernahme von Fahrzeugen vom ÖBB-Netz	Übergabebahnhof - Güterverkehr: Graz Vbf Übergabebahnhof - Personenverkehr: Graz Hbf Wettmannstätten

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

Signalsystem	gem. DV V 2 der GKB
Linienzugbeeinflussung	keine
PZB, Sifa	vorhanden
	einfache Sifa oder Impuls- Sifa
Zugfunk/Verschubfunk	AEG, 2-Meter-Band bzw. digital
Digitaler Verschubfunk auf dem gesamten Streckennetz	
Fernsteuerbahnhöfe: Lieboch	für die Bahnhöfe Strassgang, Premstätten-Tobelbad, Söding-Mooskirchen Krottendorf-Ligist Lannach Preding-Wieselsdorf Voitsberg
Köflach Deutschlandsberg	Groß St. Florian Frauental-Bad Gams Bergla
Wies-Eibiswald	

**5. Angaben bei elektrifizieren Strecken**

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

**Das Schienenfahrzeugregister der GKB (§ 109 EisbG) wird auf Anfrage zur Verfügung gestellt**

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag****GKB-Anhang 3: Verzeichnis der Betriebsvorschriften**

Norm	Kapitel	Benennung	Bemerkung
<b>GKB – Normen</b>			
V 2 (GKB)		Signalvorschrift	
V 3 (GKB)		Betriebsvorschrift	
ZSB (GKB)		Zusatzbestimmungen zur Signal und Betriebsvorschrift	(in V3)
V 15 GKB		Funk im Betriebsdienst	
(ohne Abk.)		Fernsprechvorschrift	
M 22 (GKB)		Dienstvorschrift für Triebfahrzeugmannschaften	
M 26 (GKB)		Bremsvorschrift	
IN-BD Dienstanweisungen		Verkehrsnachrichtenblatt	
Betriebsleiteranweisungen		Gesonderte Verlautbarung	
Alle, bzw. weitere in den nationalen Normen zusätzlich genannte Normen, Regelwerke, Dienstanweisungen, Dienstbehelfe, ...sind über Hinweise/Verweise in diesen nationalen Normen mitgültig!			
<b>ÖBB - Normen</b>			
V 26		Unfallvorschrift	(ÖBB alt)
M 22		Dienst auf Triebfahrzeugen, Allgemeine Bestimmungen, Dienst auf Dampflokomotiven	(ÖBB alt)
ZSB 31		Richtlinien für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der ÖBB	Nur im Infrastrukturverknüpfungsbereich mit ÖBB
M 36		Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung	(ÖBB alt)
<b>Internationale Normen</b>			
AVV		Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen	
COTIF		Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr	
TSI		Technische Spezifikationen für die Interoperabilität zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems	
RID		Übereinkommen über die Übergabe von RID-Gütern im internationalen Verkehr	

## **GKB-Anhang 4:**

### **Trassenbestellformular**

[http://www.gkb.at/images/infrastruktur-zugang/2020/Anhang\\_4\\_AGB\\_2020.xlsx](http://www.gkb.at/images/infrastruktur-zugang/2020/Anhang_4_AGB_2020.xlsx)

## **GKB-Anhang 5:**

### **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 5.30 bis 22.00 Uhr

## **GKB-Anhang 6: Schulungseinrichtungen**

### **Schulungseinrichtungen:**

Bei Bedarf kann das für die sichere und ordnungsgemäße Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten 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 Verschubpersonal, Zugbegleitpersonal und von Triebfahrzeugpersonal in Ausbildungseinrichtungen der GKB möglich.

Die Ausbildung umfasst folgende Leistungen:

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

Preise auf Anfrage



## **GKB-Anhang 7: Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung von Fahrwegkapazität und sonstigen Serviceleistungen**

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

- 1) Es kommt innerhalb der Fahrplanperiode zu folgender Priorisierung
  - ☆ fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
  - ☆ vertraglich gebundene Begehren vor Neubegehren
  - ☆ Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlicher Infrastruktur- oder sonstiger Servicedienstleistungen vor Begehren auf die Zurverfügungstellung unregelmäßig oder bedarfsweise benötigter Infrastruktur- oder sonstiger Servicedienstleistungen
  - ☆ Begehren mit längerer Laufzeit vor Begehren mit kürzerer Laufzeit.
  - ☆ Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastruktur- oder sonstiger Servicedienstleistungen mit hohem Umsatz vor Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastruktur- oder sonstiger Servicedienstleistungen mit niedrigem Umsatz
  - ☆ Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastruktur- und sonstiger Servicedienstleistungen, die den Gegebenheiten der Eisenbahninfrastruktur besser entsprechen

2) Ist es in einer Fahrplanperiode zu einem Kapazitätsengpass bei einer Fahrwegkapazität 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. Diese Zuschläge werden jedoch erst mit der nächsten Änderung der Entgeltsätze für Fahrwegkapazität berücksichtigt. Die Zuschläge für sonstige Servicedienstleistungen stehen nicht im Widerspruch zu dem Grundstz gem. § 69b EiszG idgF, dass die für Servicedienstleistungen zu entrichtenden Entgelte nicht die dafür anfallenden Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns übersteigen dürfen.

## **GKB-Anhang 8: Erläuterungen zum Weegeentgelt, den Weegeentgeltregeln und Informationen zu den Dienstleistungsentgelten**

### A) Erläuterungen zum Weegeentgelt und den Weegeentgeltregeln

*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 Weegeentgeltregeln in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen oder diesen als Anhang anzuschließen. Beizufügen ist auch eine Erläuterung, aus der hervorgeht, wie den Anforderungen nach § 67ff entsprochen wird, soweit dies ohne Offenlegung vertraulicher Geschäftsdaten möglich ist.*

#### **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 Eisenbahninfrastruktur, die sich größtenteils im nationalen Besitz befindet für andere Benützer zur Folge.

Die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr sind im Kapitel IV Abschnitt II „Wege- und Dienstleistungsentgelte“ der Richtlinie 2012/34/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden kurz auch als „Richtlinie 2012/34/EU“ bezeichnet) geregelt.

Sowohl die Richtlinie 2012/34/EU als auch das EisbG teilen die im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur anfallenden Leistungen wie folgt ein:

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

## A.2 Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket

### A.2.1 Rechtliche Grundlagen

#### A.2.1.1 Leistungsdefinition

In § 58 Abs 1 EisebG ist geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugangsberechtigten, die dies begehren, folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zu gewähren hat:

- die Nutzung der Infrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- Die Nutzung vorhandener Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
- Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

#### A.2.1.2 Berechnung der Entgelte

Zur Berechnung der Entgelte sind insbesondere § 67 ff EisebG maßgebend:

1. Die Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
2. Wegeentgelte können einen Entgeltbestandteil enthalten, der zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung widerspiegelt.
3. Auf Grundlage der langfristigen Investitionskosten können höhere Wegeentgelte für den Zugang auf solch einer Eisenbahninfrastruktur festgesetzt werden, deren Bau oder Ausbau nach dem Jahr 1988 abgeschlossen wurde, dieser Bau oder Ausbau zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Wegeentgelte nicht durchgeführt worden wäre.
4. Sofern die Wegeentgelte und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hierzu weitere Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festgesetzt werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Höhe der Wegeentgelte darf jedoch die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente nicht ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen sowie eine marktgerechte Rendite erbringen können.
5. Die Wegeentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsdienste gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalisierten Wegeentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten

Kosten in Beziehung bleiben.

6. Die durchschnittlichen Weegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Weegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein.

Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Weegeentgelte zu erheben. (...)

7. Die Weegeentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Fahrwegkapazitätsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bieten.

Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Fahrwegkapazitätsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

8. Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität ist von der entgelterhebenden Stelle ein angemessenes Entgelt zu erheben. Diesbezügliche Kriterien sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. (...)

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

### A.2.2.1 Verursachungsprinzip

Weder die Richtlinie 2012/34/EU noch das EisbG bzw. die dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen enthalten einen näheren Hinweis darauf, was unter den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten im Detail zu verstehen ist.

Im Hinblick auf die in der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnungsliteratur verwendeten Begriffe kann für die praktische Umsetzung dieses rechtlich normierten Grundsatzes auf den Begriff des „kausalen“ Verursachungsprinzips zurückgegriffen werden.

Das „kausale“ Verursachungsprinzip geht im Sinne eines „Ursache-Wirkung-Zusammenhanges“ davon aus, dass man diversen Bezugsgrößen (z.B. Kostenstellen oder Kostenträgern) jeweils nur jene Kosten zurechnen darf, die sich in ihrer Höhe durch Maßnahmen verändern lassen, die in direktem Zusammenhang mit der jeweiligen Kostenstelle bzw. dem jeweiligen Kostenträger stehen.

Das Prinzip der kausalen Verursachung ist das tragende Prinzip der sog. „Grenzkostenrechnung“.

Bei der praktischen Umsetzung dieses Grundsatzes sind daher die im Folgende dargestellten begrifflichen Unterscheidungen zu beachten.

### A.2.2.2 Grenzkosten

Unter Grenzkosten werden im strengen (mathematischen) Sinn jene Kostenänderungen verstanden, die sich bei der Variation der Beschäftigung (Leistung) um eine Einheit ergeben. Bei einem linearen Verlauf der variablen Kosten decken sich die durchschnittlichen variablen Kosten und die Grenzkosten.

Die Grenzkosten lassen sich dann durch Division der bei einer bestimmten Leistung anfallenden variablen Kosten durch die Anzahl der Leistungseinheiten ermitteln.

#### A.2.2.3 Resümee

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

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

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

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

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:

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

a) Personalkosten für die mit der laufenden Inspektion und Wartung der Gleisanlagen beschäftigten Mitarbeiter (Arbeitskosten). Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen.

b) Aufwendungen für das zur Durchführung der Wartungs- und Inspektionsarbeiten verwendete Material

c) Aufwendungen für von Dritten bezogene Leistungen in Zusammenhang mit der Durchführung von Wartungs- und Inspektionsarbeiten

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

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

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

#### A.2.3.2 Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (entspricht dem Mindestzugangspaket)

Im Hinblick darauf, dass es sich bei den gegenständlichen Tätigkeiten um Dienstleistungen handelt, werden als Kostenträger-einzelkosten 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 (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.

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

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

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

Bei der Ermittlung der in Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket anfallenden vollen Kosten sind die in unmittelbarem 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 (z.B.: 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. ggfs. 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  
Auf Anfrage!

**A.3. Erläuterungen zum „Produktkatalog Netzzugang 2020“ der GKB**

Die GKB hat im Produktkatalog zum Netzzugang 2020 die Wegeentgeltsätze unter Wahrung vertraulicher Geschäftsdaten gemäß den obigen Wegeentgeltregeln berechnet.

**A.3.1 Berechnungsformel**

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

Diese beiden Entgeltsätze gelten für jeden Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise.

Diese beiden Entgeltsätze erfüllen die Bedingungen des § 67 EisbG.

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

### **A.3.2 Bonus-Malus-Regelung**

Die GKB hat eine Bonus-Malus Regelung gem. § 67h EisbG in das Weegeentgelt implementiert. Dieses System lehnt sich an das „Performance Regime System“ der DB Netz AG an. 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 wollte sich die GKB anschließen.

Im Produktkatalog Netzzugang 2020 wird das Bonus-Malus System durch den leistungsabhängigen Weegeentgeltbestandteil „Verspätungsminute im Fahrplannerfassungsbahnhof“ abgebildet. Bei der Höhe dieses Entgeltbestandteiles hat sich die GKB an der Branchenüblichkeit orientiert.

Eine detaillierte Erklärung zur Funktionsweise des Bonus-Malus-Systems findet sich in den SNNB bzw. im Produktkatalog Netzzugang 2020 der GKB.

## **B Informationen zu den Entgelten**

### **B.1 Informationen zum Weegeentgelt**

Hinreichende Einzelheiten zu den Weegeentgeltregeln finden sich einerseits im Produktkatalog Netzzugang 2020 bei den jeweiligen Tarifen. Dort wird beschrieben, wie das Weegeentgelt berechnet wird bzw. werden die einzelnen Entgeltparameter sowie die Formel für die Berechnung des Weegeentgelts angeführt.

Darüber hinaus wurden Erläuterungen zu den Weegeentgelten und -entgeltregeln entworfen. Diesen befinden sich im Kapitel A dieses Dokuments.

### **B.2 Informationen zu den Dienstleistungsentgelten**

Die GKB bietet folgende Serviceleistungen in lt. dem jeweils gültigen Produktkatalog Netzzugang an:

#### **Stationshalt Reisezug**



## Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum Infrastrukturnutzungsvertrag



Der Umfang dieser Serviceleistung wird im Produktkatalog Netzzugang 2020 näher beschrieben. Das Entgelt für diese Leistung setzt sich aus vier 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 2020 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 2020 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 2020 definierten Umfang an. Da am nahe gelegenen Graz Hauptbahnhof Wiegeanlagen von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG lt. Produktkatalog Netzzugang 2020 zur Nutzung angeboten werden, liegt bei dieser Leistung der GKB kein Monopol vor.

### Personaleinsatz für sonstige Serviceleistungen Infrastruktur Betrieb

Die Preistabelle für Serviceleistungen beim Personaleinsatz zur Unterstützung der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Produktkatalog Netzzugang 2020 orientiert sich am branchenüblichen Entgelt. Dabei wurde kein Gewinnzuschlag verrechnet.

### Serviceeinrichtung Traktion

Die Serviceeinrichtung GKB-Traktion gewährt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren Serviceeinrichtungen und nachfolgende Leistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden.

Dieselloch für Schienenfahrzeuge:

Abstellung von Triebfahrzeugen auf folgenden Gleisanlagen möglich: Gleis mit Arbeitsgrube, Gleis ohne Arbeitsgrube, Zusatz Stromversorgung

### Serviceeinrichtung Werkstätte

Die Serviceeinrichtung GKB-Werkstätte gewährt unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dies begehren, nach Maßgabe der vorhandenen freien Ressourcen den Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, zu ihren Serviceeinrichtungen und nachfolgende Leistungen, die in den Serviceeinrichtungen erbracht werden:

Zur Durchführung von Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten können Arbeitsgleise in verschiedensten Ausführungen sowie Arbeitsleistungen angemietet werden. Die Bekanntgabe der erforderlichen Serviceleistungen ist mindestens 24 Stunden vor Bedarf bekanntzugeben.

### Serviceeinrichtung Vorheizten

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2020 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

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.

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

**Der Produktkatalog der GKB wird auf Anfrage zur Verfügung gestellt.**

## Anhang 9:

### Bahnhofs(lage)pläne

[http://www.gkb.at/images/infrastruktur-zugang/2020/Anhang\\_9\\_AGB\\_2020.pdf](http://www.gkb.at/images/infrastruktur-zugang/2020/Anhang_9_AGB_2020.pdf)