

**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	120 km/h
Kleinster Bogenradius	180 m (auf Anschlussbahnen 120 m)
Spurweite	1435 mm
Lichttraumprofil	Entsprechend ÖBB Tafel 7/2 ZOV 7 Vollspur

<b>Streckenabschnitt Graz – Lieboch - Köflach</b>	
Betriebslänge	40,264 km
Größte Neigung	15,66 ‰
Streckenklasse	D4

<b>Streckenabschnitt Lieboch – Wies-Eibiswald</b>	
Betriebslänge	50,993 km
Größte Neigung	13,01 ‰
Streckenklasse	D2

Betriebsart	Eingleisige Bahnstrecken für Dieselbetrieb
Art des Signalsystems	Vollbahn gem. ÖBB V2 (mit Abweichungen) bzw. EisBBV
Ortungsanlage	keine
Kommunikationssysteme:	Zugfunk (2m Band) Verschubfunk (digital)

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

### 1. Allgemeine Angaben

Bezeichnung der Strecken	Graz Hbf – Köflach Lieboch – Wies-Eibiswald
Einstufung der Strecken (Hauptbahn – Nebenbahn)	vernetzte Nebenbahn
Traktion (Dampf, Diesel, elektrischer Betrieb)	Diesel; Dampf
Betriebszeiten	Graz Köflacherbahnhof: durchgehend Graz – Köflach Lieboch – Wies-Eibiswald durchgehend bis auf Samstag Bf Lieboch: Sa, 23:10 Uhr bis So, 07:00 Uhr geschlossen Bf Köflach: Sa, 23:20 Uhr bis So, 06:45 Uhr geschlossen Bf Deutschlandsberg: Sa, 23:20 Uhr bis So, 06:00 Uhr geschlossen Bf Wies-Eibiswald: Sa, 23:50 Uhr bis So, 06:00 Uhr geschlossen

### 2. Angaben zu baulichen Anlagen

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Kleinster Bogenhalbmesser	156,25 m
Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	10 mm bzw. 15 mm
Zulässige Seitenbeschleunigung und bogenschnelles Fahren	0,654 m/s <sup>2</sup>
Größte Längsneigung	16 ‰
Maximale Rampenneigung	1:8 V
Ausrundung von Kuppen und Wannern	$R_a = V^2$
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ÖBB: DV B51, ZOV 7
Radsatzlast und Meterlast (in Bezug auf die Belastbarkeit des Oberbaues und der Bauwerke)	Graz Hbf – Köflach: D4 Lieboch – Wies-Eibiswald: D2
Gleisabstand	Regelabstand in Bahnhöfen 4,50 m
Länge der Bahnsteige	Bahnsteiglänge mindestens 106 m
Zugbeeinflussungssysteme	PZB 90
Zugfunk	AEG 2-Meter-Band

### 3. Angaben zur Betriebsführung

Strecke mit artreinem oder gemischtem Verkehr	Personen- und Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit	Vmax 120 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	Vmax 20 km/h
Maximale Zuglänge	450 m (Ausnahmen genehmigt IN-BD)
Maximales Zuggewicht	1600 t
Erforderliche Mindestbremsleistung nach Zuggattung getrennt	siehe Beilage
Notbremsüberbrückung	keine NBÜ-Bereiche am Netz der GKB
Zusammenstellung der Züge (Zuglok, Schiebelok, Wendezug)	gemäß DV V3 GKB
Personelle Besetzung der Züge (Besonderheiten der Strecke; 0:0 Fahren)	gemäß DV V3 GKB
Übergabe bzw. Übernahme von Fahrzeugen vom ÖBB-Netz	Graz Hauptbahnhof (ÖBB) – Graz Köflacherbahnhof (GKB), Bf Wettsmannstätten (ÖBB) – Bf Preding-Wieselsdorf bzw. Bf Groß St. Florian (GKB)

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

Signalsystem	gemäß DV V2 GKB
Linienzugbeeinflussung	keine
PZB	die gesamte Strecke ist mit PZB ausgestattet
Zugfunk Verschubfunk	AEG, 2-Meter-Band bzw. digital; digitaler Verschubfunk

Fernsteuerbahnhöfe	für die Bahnhöfe
Bf Lieboch	Bf Graz Straßgang Bf Premstätten-Tobelbad Bf Söding-Mooskirchen Bf Krottendorf-Ligist Bf Lannach Bf Preding-Wieselsdorf
Bf Köflach	Bf Voitsberg
Bf Deutschlandsberg	Bf Groß St. Florian Bf Frauental-Bad Gams
Bf Wies-Eibiswald	Bf St. Martin i.S.-Bergla

### 5. Angaben bei elektrifizierten Strecken

Stromsystem	entfällt
Fahrleitungsspannung	entfällt
Konstruktion der Fahrleitung	entfällt
Profil des Bügels	entfällt

**Anhänge zu den AGB und SNNB 2021 zum  
Infrastrukturnutzungsvertrag**

Blindstrom und Oberwellen	entfällt
Rückspeisung	entfällt

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

## GKB-Anhang 3: Verzeichnis der Betriebsvorschriften

GKB Normen		
Norm	Benennung	Bemerkung
V 2 (GKB)	Signalvorschrift	
V 3 (GKB)	Betriebsvorschrift	
ZSB (GKB)	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift	
V 15 (GKB)	Funk im Betriebsdienst	
V 16 (GKB)	Betriebsfernsprechvorschrift	
V 26	Unfallvorschrift	(ÖBB alt)
M 22 (GKB)	Dienst auf Triebfahrzeugen	
M 26 (GKB)	Bremsvorschrift	
M 36	Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung	(ÖBB alt)
IN-BD Dienstanweisungen	gesonderte Verlautbarung	
Betriebsleiteranweisung	gesonderte Verlautbarung	
Alle, bzw. weitere in den nationalen Normen zusätzlich genannte Normen, Regelwerke, Dienstanweisungen, Dienstbehelfe, ....sind über Hinweise/Verweise in diesen nationalen Normen mitgültig!		

ÖBB Normen		
Norm	Benennung	Bemerkung
ZSB 31	Richtlinien für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der ÖBB	Nur im Infrastrukturverknüpfungsbereich mit ÖBB

Internationale Normen		
Norm	Benennung	Bemerkung
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 Bahnsystem	
RID	Übereinkommen über die Übergabe von RID-Gütern im internationalen Verkehr	

## **GKB-Anhang 4:**

### **Trassenbestellformular**

Siehe Bereich „Infrastruktur Zugang“ auf [www.gkb.at](http://www.gkb.at)

## GKB-Anhang 5:

### Betriebszeiten der GKB-Infrastruktur

Betriebszeiten	<p>Graz Köflacherbahnhof: durchgehend  Graz – Köflach  Lieboch – Wies-Eibiswald  durchgehend bis auf Samstagnacht  Bf Lieboch:  Sa, 23:10 Uhr bis So, 07:00 Uhr geschlossen  Bf Köflach:  Sa, 23:20 Uhr bis So, 06:45 Uhr geschlossen  Bf Deutschlandsberg:  Sa, 23:20 Uhr bis So, 06:00 Uhr geschlossen  Bf Wies-Eibiswald:  Sa, 23:50 Uhr bis So, 06:00 Uhr geschlossen</p>
----------------	---

### Hauptverkehrszeiten der GKB-Infrastruktur

- An Werktagen von 03:30 Uhr bis 09:30 Uhr
- An Werktagen außer Samstag von 12:00 Uhr bis 22:00 Uhr

### Verschubeinsatzzeiten Verschubknotenbahnhof Graz Köflacherbahnhof

- Montag bis Freitag, jeweils von 05:30 Uhr 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 – EB-TR-AZ/Ausbildungszentrum, Friedhofgasse 66, 8020 Graz, Tel: 43/316/5987/264**, erhältlich.

Da die GKB Ausbildungsmaßnahmen ausschließlich nach Bedarf und nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen durchführt, sind die Modalitäten der Inanspruchnahme von Ausbildungseinrichtungen der GKB mit GKB Leitung Ausbildungszentrum 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 inkl. Vorbereitung der Lehrkräfte
- Miete Schulzimmer inkl. Schulungseinrichtungen (Modellbahnanlage, 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 Neubehahren
- 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 Wegeentgelt, den Wegeentgeltregeln und Informationen zu den Dienstleistungsentgelten**

### **A) Erläuterungen zum Wegeentgelt und den Wegeentgeltregeln**

*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 Wegeentgeltregeln 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 Wegeentgelten 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 EisbG 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 EisbG 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 pauschalierten Wegeentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung bleiben.

6. Die durchschnittlichen Wegeentgelte und die grenzkostenbasierenden Wegeentgelte eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben für gleichartige Nutzungen seiner Eisenbahninfrastruktur vergleichbar zu sein. Für die Erbringung vergleichbarer Eisenbahnverkehrsdienste in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes sind dieselben Wegeentgelte zu erheben. (...)

7. Die Wegeentgeltregeln 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

einzu beziehen:

\_ 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 unmittelbarem 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:

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

Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der

Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (z.B. Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc.) anzusetzen.

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

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

Bei der Ermittlung der in Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket anfallenden vollen

Kosten sind die in unmittelbaren Zusammenhang stehende Kosten insbesondere noch um nicht leistungsabhängige (fixe)

Gemeinkosten zu erhöhen.

Darunter fallen beispielsweise:

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

\_ Verwaltungskosten

\_ Vertriebskosten

#### **A.2.5 Vorgangsweise**

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

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

2. Überprüfung, inwieweit die anfallenden Kosten von Netzkategorie bzw. Betriebsart (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 2021“ der GKB**

Die GKB hat im Produktkatalog zum Netzzugang 2021 die Weegeentgeltsätze unter Wahrung vertraulicher Geschäftsdaten gemäß den obigen Weegeentgeltregeln 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 2021 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 2021 der GKB.

## **B) Informationen zu den Entgelten**

### **B.1 Informationen zum Wegeentgelt**

Hinreichende Einzelheiten zu den Wegeentgeltregeln finden sich einerseits im Produktkatalog Netzzugang 2021 bei den jeweiligen Tarifen. Dort wird beschrieben, wie das Wegeentgelt berechnet wird bzw. werden die einzelnen Entgeltparameter sowie die Formel für die Berechnung des Wegeentgelts angeführt.

Darüber hinaus wurden Erläuterungen zu den Wegeentgelten 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

Der Umfang dieser Serviceleistung wird im Produktkatalog Netzzugang 2021 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 2021 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 2021 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 2021 definierten Umfang an. Da am nahe gelegenen Graz Hauptbahnhof Wiegeanlagen von der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG lt. Produktkatalog Netzzugang 2021 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 2021 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.

#### Dieselmotoren 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 Vorheizen

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**

Siehe „Anhang 9 zu den AGB und SNNB 2021“ im Bereich „Infrastruktur Zugang“ auf [www.gkb.at](http://www.gkb.at).