

# Schiennetz-Nutzungsbedingungen

für die  
Steiermärkischen Landesbahnen und die Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard AG

gültig für das Fahrplanjahr 2015  
(Stand: Jänner 2014)

(SNNB)

## Übersicht:

Die vorliegenden SNNB gelten für den Zugang zu der von den Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) und der Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard AG in ihrer Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellten Schieneninfrastruktur sowie der damit verbundenen Inanspruchnahme von sonstigen Leistungen der STLB durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (im folgenden kurz EVU) für die Erbringung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen.

Die vorliegenden SNNB sind gültig für eine Fahrplanperiode und sind gegliedert wie folgt:

1. Einleitung
2. Zugang zum STLB-Eisenbahnnetz
3. Das STLB-Eisenbahnnetz
4. Zuweisung von Fahrwegkapazitäten
5. Benützungsentgelt

Beilage A 1 Infrastrukturnutzungsvertrag für vernetzte Strecken  
Beilage A 2 Infrastrukturnutzungsvertrag für nicht vernetzte Strecken  
Beilage B AGB zum Infrastrukturnutzungsvertrag  
Beilage C Trassenbestellung

## 1. Einleitung

- 1.1 Gesetzliche Grundlage
- 1.2 Geltungsbereich / Geltungsdauer
- 1.3 Rechtliche Hinweise
- 1.4 Ansprechstelle / Zuweisungsstelle

### 1.1 Gesetzliche Grundlage

Gemäß § 59 EisbG 1957 stellen die SNNB das durch Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Instrument dar, den EVU diskriminierungsfreie Zugangsbedingungen vorzugeben.

### 1.2 Geltungsbereich / Geltungsdauer

Die vorliegenden SNNB gelten für das gesamte STLB-Streckennetz. Die Punkte 4.1 und 4.4 sind jedoch auf die nicht vernetzten Strecken Unzmarkt – Tamsweg, Weiz – Oberfeistritz und Mixnitz – St. Erhard nicht anwendbar.

Die in den SNNB enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status mit Stand Jänner 2014 und werden laufend aktualisiert. Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sind grundsätzlich für das Fahrplanjahr 2015 - von 14. Dezember 2014 bis 12.12.2015 - ausgerichtet.

Die im Kapitel "Zuweisung von Fahrwegkapazität" genannten Bestelltermine und Termine für die Trassenzuweisung beziehen sich auf den Zeitraum Februar bis Dezember 2014.

### 1.3 Rechtliche Hinweise

Die SNNB wurden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und werden laufend aktualisiert. Es handelt sich dabei um ein umfassendes Angebot der Grundlagen und Rahmenbedingungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und zu den sonstigen Leistungen für die EVU. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur selbst erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages, den das EVU mit der Zuweisungsstelle abschließt.

Die STLB sind bemüht, die Informationen auf dieser Website ständig zu aktualisieren. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität dieser Informationen oder Systemstörungen durch nicht fehlerfrei angelegte Dateien oder Formate wird seitens der STLB keine Gewähr übernommen. Die STLB haften für keinen direkten oder indirekten Schaden, der durch den Zugriff auf die Website oder durch deren Benützung entsteht.

### 1.4 Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen

Gemäß § 72 Absatz 1 EisbG 1957 hat das EVU die Möglichkeit Beschwerde an die Schienen-Control Kommission zu erheben, wenn das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle (SCHIG) abgelehnt wird oder eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten binnen einem Monat ab Ablauf der Begehrenseinbringungsfrist, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens spätestens einen Monat nach Abschluss eines solchen Verfahrens und im Falle, dass die Zuweisung von Zugtrassen nicht bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle (SCHIG) nicht zustande kommt oder die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen wurde.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen.

Die Beschwerde hat wahlweise einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Zugtrasse samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder einen Antrag auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder einen Antrag auf Feststellung, dass die Zuweisung der begehrten Zugtrasse entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht an den Beschwerdeführenden, sondern an einen anderen Zugangsberechtigten erfolgt ist, zu enthalten.

#### **1.5 Ansprechstelle / Zuweisungsstelle**

Ansprechstelle für nähere Informationen zum Netzzugang und Zuweisungsstelle für die Zuweisung von Zugtrassen sind die Steiermärkischen Landesbahnen, Bereich Infrastruktur. Diese Stelle ist Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr erreichbar:

Steiermärkische Landesbahnen, Bereich Infrastruktur  
Eggenberger Straße 20  
8020 Graz  
Tel.: ++43 316 812581  
Fax.: ++43 316 812581-81  
e-mail: [office@stlb.at](mailto:office@stlb.at)

Außerhalb der Bürozeiten besteht die Möglichkeit, Anfragen auf Tonband zu hinterlassen.

Folgende Zuweisungsstelle ist für die Zuweisung von Zugtrassen auf den vernetzten Strecken Gleisdorf – Weiz, Peggau - Übelbach und Feldbach – Bad Gleichenberg sowie im Güterterminal Graz Süd/Werndorf zuständig:

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (im Folgenden kurz SCHIG)  
Stab Eisenbahninfrastruktur Services  
Lassallestraße 9b  
1020 Wien  
Mag. Ulrike FARNIK  
Tel.: ++43 1 812 73 43 - 1600  
Fax.: ++43 1 812 73 43 – 1700  
[schig\\_eis@schig.com](mailto:schig_eis@schig.com)  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

Die SCHIG ist Montag bis Freitag in der Zeit von 9.30 Uhr bis 15.30 Uhr erreichbar. Außerhalb der Bürozeiten besteht die Möglichkeit, Anfragen auf Tonband zu hinterlassen.

## 2. Zugang zum STLB-Eisenbahnnetz

- 2.1 Zugang zur Schieneninfrastruktur der STLB
- 2.2 Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten
- 2.3 Sicherheitsbescheinigung
- 2.4 Versicherungsbedingungen
- 2.5 Infrastrukturnutzungsvertrag / Allgemeine Geschäftsbedingungen
- 2.6 Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen
- 2.7 RID-Güter
- 2.8 Umweltschutz
- 2.9 Kompatibilität von Schienenfahrzeugen
- 2.10 Personal

### 2.1 Zugang zur Schieneninfrastruktur der STLB

Zugangsberechtigt zur Schieneninfrastruktur der STLB sind jene Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Eisenbahnunternehmen, die im § 57 EISbG angeführt sind.

### 2.2 Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten

Für die Ausübung von Zugangsrechten durch Zugangsberechtigte sind erforderlich:

1. der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. –konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsleistungen;
2. die Sicherheitsbescheinigung;
3. der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;
4. Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages
5. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte.

### 2.3 Sicherheitsbescheinigung

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen EVU für das Erbringen von Verkehrsdiensten auf den von den STLB betriebenen vernetzten Nebenbahnen über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung gem. § 37 EISbG verfügen. Diese legt die zu erfüllenden Sicherheitsanforderungen für die vom Zugang betroffenen Strecken fest. Mit der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung wird bestätigt, dass ein EVU in der Lage ist, die für den Zugang geltenden Sicherheitsanforderungen zu erfüllen.

### Pflichten des EVU während der Laufzeit der Sicherheitsbescheinigung

Alle wesentlichen Änderungen bei den in der Sicherheitsbescheinigung festgehaltenen Fakten sind unaufgefordert zu melden. Auf Verlangen der STLB ist jederzeit nachzuweisen, dass die Voraussetzungen der Sicherheitsbescheinigung erfüllt sind. Können die erforderlichen Nachweise nicht mehr erbracht werden, ist der Zugang zur Schieneninfrastruktur nicht mehr gestattet.

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Sektion IV  
Radetzkystraße 2  
A – 1030 Wien  
zu richten.

### 2.4 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.

### 2.5 Infrastrukturnutzungsvertrag / Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB) sind integrierender Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrags und im Internet im Anhang zu den SNNB veröffentlicht.

Sind alle Voraussetzungen gemäß Punkt 2.1 bis 2.4 erfüllt und kann dem Antrag des Trassenwerbers auf Zuweisung einer Zugtrasse entsprochen werden, wird in der Folge ein Infrastrukturnutzungsvertrag (Muster siehe Beilage A) abgeschlossen. Dieser Vertrag regelt die allgemeinen Inhalte der Zusammenarbeit zwischen den Steiermärkischen Landesbahnen, Bereich Infrastruktur, und dem EVU und wird von der SCHIG im Namen und auf Rechnung der STLB mit dem Trassenwerber geschlossen.

Beilagen und integrierender Bestandteil des Infrastrukturnutzungsvertrages sind unter anderem die SNNB, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) - im Anhang unter Beilage B enthalten - sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesenen Trassen und eventuell bestellter sonstiger Leistungen enthält.

### 2.6 Bestellung Eisenbahnaufsichtsorgane

Das EVU hat Eisenbahnaufsichtsorgane gemäß § 30 EISbG zu bestellen. Beeidete Eisenbahnaufsichtsorgane sind dazu berechtigt, das Verhalten von Personen gegenüber der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen zum Zwecke der Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung des Betriebs und Verkehrs auf der Eisenbahn, zu überwachen. In ihrem Zuständigkeitsbereich sind Eisenbahnaufsichtsorgane gegenüber jedermann weisungsbefugt.

### 2.7 RID-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.

## **2.8 Umweltschutz**

Bei der Nutzung der Schieneninfrastruktur der STLB 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 STLB (Bereich Infrastruktur) zu verständigen.

## **2.9 Kompatibilität von Schienenfahrzeugen**

Nach der Fahrzeugzulassung durch das BMVIT und auch dann, wenn gemäß Eisenbahngesetz keine Zulassung des BMVIT erforderlich ist, muss die Kompatibilität der Fahrzeuge mit der Infrastruktur der STLB nachgewiesen werden.

## **2.10 Personal**

Für die Anerkennung ausländischer Ausbildungen und die Festlegung von ergänzenden österreichischen Ausbildungen von Triebfahrzeugführern ist das BMVIT zuständig.

Für alle Mitarbeiter, die am Netz der STLB betriebliche Funktionen erfüllen, erfolgt die Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung nach den Bestimmungen der STLB. Ein Einsatz dieser Mitarbeiter erfordert darüber hinaus gem. Arbeitnehmerschutzgesetz § 62 eine betriebliche Erfahrung bei sicherheitsrelevanten Arbeiten. Eine Änderung, oder Anerkennung von Ausbildungen bedarf immer der Zustimmung der STLB. Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen diese nicht am Netz der STLB in betrieblichen Funktionen eingesetzt werden.

### 3. Das STLB-Eisenbahnnetz - Infrastrukturregister

- 3.1 Organisatorischer Aufbau der STLB
- 3.2 Technische Beschreibung des STLB-Schienennetzes
- 3.3 Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen

#### 3.1 Organisatorischer Aufbau der STLB

Das Unternehmen Steiermärkische Landesbahnen ist ein Wirtschaftsbetrieb des Landes Steiermark. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist der Unternehmensbereich Infrastruktur getrennt von den anderen Unternehmensbereichen, wie Absatz etc. organisiert. Ebenso ist auch das Rechnungswesen getrennt nach den Bereichen Absatz und Infrastruktur gestaltet.

#### 3.2 Technische Beschreibung des STLB-Schienennetzes

- 1. Gleisdorf – Weiz
- 2. Peggau – Übelbach
- 3. Feldbach – Bad Gleichenberg
- 4. Unzmarkt – Tamsweg
- 5. Weiz – Oberfeistritz
- 6. Mixnitz – St. Erhard
- 7. Güterterminal Graz Süd/Werndorf

#### 1. Gleisdorf – Weiz

##### 1.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	Diesel
Betriebszeit (Fahrdienstleitung Weiz)	Siehe Abschnitt 5

## 1.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	15,170 km
Kleinster Bogenhalbmesser	175 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	100 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	16 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:6v
Ausrundung von Kuppen und Wannen	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/2, 7/4
Radsatzlast und Meterlast	D4
Radprofil	UIC – Normprofile
Gleisabstand	ÖBB DV B 53
Länge der Bahnsteige	generell 100 m
Bahnsteighöhen	38 cm über SOK, 1,6 m von Gleisachse
Länge der Rampen	Fladnitz Neudorf 25 m Weiz 60 m und 25 m
Zugbeeinflussungssysteme	ja
Zugfunk	nein
Größte Seehöhe	456 m

## 1.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Personen- und Güterverkehr, V3-Betrieb
Übergang von Fahrzeugen vom Netz der ÖBB zu den Normalspurbahnen der STLB und umgekehrt	Der Übergang vom Wagen vom Netz der STLB zum Netz der ÖBB und umgekehrt findet unter Ausnützung der vorhandenen Infrastruktur im Anschlussbahnhof (Gleisdorf) statt.
Streckenhöchstgeschwindigkeit	90 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	10 km/h
maximale Zuglänge Güterzug	Gleisdorf – AB KEG Albersdorf 690 m Gleisdorf – Weiz 450m nach Vereinbarung
Personenbefördernder Zug	
maximales Zuggewicht	1.600 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung Güterzug	14 %
Personenbefördernder Zug	14 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene oder gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge:	0:0 Fahren; 1:0 Fahren

#### 1.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Ein- und Ausfahrtsignal im Bf Gleisdorf. Streckensignale von Gleisdorf bis Weiz. ESTW, Bauart Siemens Sicas ECC
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Die Eisenbahnkreuzungsanlagen werden teilweise über Fahrzeugsensoren und teilweise vom Stellwerk geschaltet. Die EK sind triebfahrzeugführer- (EKÜS) bzw. fernüberwacht (Stellwerk).
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	ja
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	ja
Kommunikationssysteme	Öffentliches (Mobil-) Telefonnetz
Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen im Bahnhof Weiz	Trapeztafel; teilweise versperrbare, ortsbediente Weichen zur Sicherung der Fahrstraße oder in das ESTW eingebundene Elemente, die durch die Sicherungsanlage überwacht werden.

#### 1.5 Sonstiges

Energieversorgung mit Industriestrom	Weiz: 16 A, 32 A, 63 A
--------------------------------------	------------------------

#### 1.6. Anschlussbahn der KEG Albersdorf-Prebuch (Stammgleis 1a| km 0,000-2,340)

##### 1.6.1 Allgemeine Daten:

Einstufung	Nicht-öffentliche Eisenbahn
Traktionsart	Diesel
Betriebszeit	Siehe Fahrdienstleitung Weiz

##### 1.6.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Anschlussgleise	1
Betriebslänge	2,340 km
Kleinster Bogenhalbmesser	150 m
größte Längsneigung	15 ‰
Ausrundung von Kuppen und Wannen	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/2, 7/4
Radsatzlast und Meterlast	D4
Radprofil	UIC – Normprofile
Gleisabstand	ÖBB DV B 53

Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	nein

### 1.6.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Nur Verschubfahrten im Güterverkehr möglich
Übergang von Fahrzeugen vom Netz der ÖBB zu den Normalspurbahnen der STLB und umgekehrt	Dieser richtet sich nach den Infrastrukturgegebenheiten.
Höchstgeschwindigkeit auf der Anschlussbahn	25 km/h
Mindestgeschwindigkeit auf der Anschlussbahn	keine
Zusammenstellung einer Verschubeinheit	geschobene oder gezogene Verschubeinheiten möglich
Personelle Besetzung einer Verschubeinheit	0:0 Fahren; 1:0 Fahren

### 1.6.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Die Anschlussbahn ist in die Sicherungsanlage der Strecke Gleisdorf – Weiz eingebunden. Das Signal „Fahrwegende“ steht in AB-km 0,495.
Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Nach Vorgabe der Behörde; teilweise technisch gesichert
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Verschubfunk	ja
Kommunikationssysteme	Öffentliches Fernsprechnet

### 1.6.5 Sonstiges

Bedienung	Es gilt die Bedienungsanweisung in der jeweils geltenden Fassung.
-----------	---



## 2. Peggau - Übelbach

### 2.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	Elektrisch
Betriebszeit (Bahnhof Übelbach)	Siehe Abschnitt 5

### 2.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	10,247 km
Kleinster Bogenhalbmesser	180 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	100 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654/0,85 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	32 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:6v
Ausrundung von Kuppen und Wannern	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/2, 7/4
Radsatzlast und Meterlast	D4 (mit vorübergehenden Einschränkungen auf der sich in Sanierung befindlichen Murbrücke)
Radprofil	UIC Normprofile
Gleisabstand	ÖBB DV B53
Länge der Bahnsteige	generell 45 m
Bahnsteighöhen	38 cm über SOK, 1,6 m von Gleisachse
Länge der Rampen	Guggenbach 52 m
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	nein
Größte Seehöhe	690 m

### 2.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Personen- und Güterverkehr, V3-Betrieb
Übergang von Fahrzeugen vom Netz der ÖBB zu den Normalspurbahnen der STLB und umgekehrt	Der Übergang vom Wagen vom Netz der STLB zum Netz der ÖBB und umgekehrt findet unter Ausnützung der vorhandenen Infrastruktur im Anschlussbahnhof (Peggau) statt.
Streckenhöchstgeschwindigkeit	60 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	10 km/h
maximale Zuglänge Güterzug Personenbefördernder Zug	150 Meter nach Vereinbarung
maximales Zuggewicht	500 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung	31 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene oder gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge	0:0 Fahren; 1:0 Fahren
zugelassene Fahrzeuge und Wagen	Fahrzeuge mit 2 Achsen und Drehgestellfahrzeuge mit maximal 2 Achsen
Verbotene Fahrzeuge und Wagen	Rollmaterial mit mehr als zweiachsigen Drehgestellen, dreiachsige Wagen

### 2.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Ein- bzw Ausfahrtsignal im Bf Peggau-Deutschfeistritz
Technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen werden teilweise über Fahrzeugsensoren und teilweise vom Treibfahrzeugführer geschaltet. Die EK sind triebfahrzeugführerüberwacht (EKÜS).
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	nein
Kommunikationssysteme	öffentliches (Mobil-) Telefonnetz
Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen im Bahnhof Übelbach	Trapeztafel, versperrbare, ortsbediente Weichen zur Sicherung der Fahrstraße

## 2.5 Angaben bei elektrifizierten Strecken:

Stromsystem	Wechselstrom 16 2/3 Hz
Fahrleitungsspannung	15 kV
Konstruktion der Fahrleitung minimale Fahrleitungshöhe maximale Fahrleitungshöhe	Zick/Zack lt ÖBB- bzw DB-Normen 5,10 m 6,00 m
Profil des Bügels	gem ÖBB- bzw DB-Norm
Blindstrom und Oberwellen	keine Einschränkungen für Fahrzeuge, welche auch bei anderen Bahnen zugelassen sind
Rückspeisemöglichkeit	ja
höchstzulässige Stromaufnahme je Triebfahrzeug	200 A

## 2.6 Sonstiges

Energieversorgung mit Industriestrom	Übelbach: 16 A, 32 A, 63 A
--------------------------------------	----------------------------

### 3. Feldbach – Bad Gleichenberg

#### 3.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	elektrisch
Betriebszeit (Fahrdienstleitung Feldbach Landesbahnhof)	Siehe Abschnitt 5

#### 3.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	21,214 km
Kleinsten Bogenhalbmesser	130 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	100 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	42 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:6v
Ausrundung von Kuppen und Wannen	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/2, 7/4
Radsatzlast und Meterlast	D4
Radprofil	UIC Normprofile
Gleisabstand	ÖBB DV B53
Länge der Bahnsteige	generell 25 m
Bahnsteighöhen	38 cm über SOK, 1,6 m von Gleisachse
Länge der Rampen	Gnas 15 m Maierdorf 15 m Trautmannsdorf 15 m Bad Gleichenberg 24 m
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	nein
Größte Seehöhe	390 m

### 3.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Personen- und Güterverkehr, V3-Betrieb
Übergang von Fahrzeugen vom Netz der ÖBB zu den Normalspurbahnen der STLB und umgekehrt	Der Übergang vom Wagen vom Netz der STLB zum Netz der ÖBB und umgekehrt findet unter Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur im Anschlussbahnhof (Feldbach) statt.
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	10 km/h
maximale Zuglänge Güterzug	Feldbach ÖBB – Feldbach Landesbahn 250 m
Personenbefördernder Zug	Feldbach Landesbahn – Bad Gleichenberg 150 m nach Vereinbarung
maximales Zuggewicht	240 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung Güterzug	31 %
Personenbefördernder Zug	31 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene oder gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge	0:0 Fahren; 1:0 Fahren
zugelassene Fahrzeuge und Wagen	Fahrzeuge mit 2 Achsen und Drehgestellfahrzeuge mit maximal 2 Achsen
Verbotene Fahrzeuge und Wagen	Rollmaterial mit mehr als zweiachsigen Drehgestellen, dreiachsige Wagen

### 3.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Ein- und Ausfahrtsignal im Bf Feldbach ÖBB
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen werden teilweise über Fahrzeugsensoren und teilweise vom Triebfahrzeugführer geschaltet. Die EK sind triebfahrzeugführerüberwacht (EKÜS).
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	ja
Eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen im Bahnhof Feldbach	Trapeztafel, versperrbare, ortsbediente Weichen zur Sicherung der Fahrstraße

### 3.5 Angaben bei elektrifizierten Strecken:

Stromsystem	Gleichstrom
Fahrleitungsspannung	1800 V (Minus im Fahrdraht)
Konstruktion der Fahrleitung minimale Fahrleitungshöhe maximale Fahrleitungshöhe	Zick/Zack +/- 500 mm 5,75 m 6,00 m
Profil des Bügels	Überbreit, 1.200 mm
Blindstrom und Oberwellen	besonderes Stromsystem, wird im Fall eines Antrages beurteilt
Rückspeisemöglichkeit	nein
höchstzulässige Stromaufnahme je Triebfahrzeug	300 A
Ansprechwert der Streckenschalter	620 A

### 3.6 Sonstiges

Energieversorgung mit Industriestrom	Feldbach Lb: 380 V, 50 Hz, 16 A
--------------------------------------	---------------------------------

## 4. Unzmarkt - Tamsweg

### 4.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	Diesel
Betriebszeit (Zugleitung Murau)	Siehe Abschnitt 5

### 4.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	760 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	66,000 km
Kleinsten Bogenhalbmesser	90 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	54 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654/0,85 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	20 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:12v
Ausrundung von Kuppen und Wannen	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/3, 7/5
Radsatzlast und Meterlast	10,2 t – 3,5 t/m
Radprofil	Normprofil der österr. 760 mm Schmalspurbahnen
Gleisabstand	ÖBB DV B53
Länge der Bahnsteige	generell 60 m
Bahnsteighöhen	250 mm über SOK, 1250 mm von Gleisachse
Länge der Rampen	Unzmarkt 90 m Niederwölz 20 m Frojach 20 m Murau 30 m und 154 m Stadl/M 14 m Predlitz Ladin 38 m Ramingstein 20 m Tamsweg 16 m
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	ja, nicht UIC-konform
Größte Seehöhe	1019 m

### 4.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Personen- und Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit	70 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	10 km/h
maximale Zuglänge Güterzug Personenbefördernder Zug	120 m nach Vereinbarung
maximales Zuggewicht	240 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung Güterzug Personenbefördernder Zug	16 % 16 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene oder gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge	0:0 Fahren; 1:0 Fahren
Verbotene Fahrzeuge und Wagen	kein Übergang von Normalspurwagen möglich

### 4.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Ein- und Ausfahrtsignal im Bahnhof Unzmarkt
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Die Sicherungsanlagen der Eisenbahnkreuzungen sind teilweise halbautomatisch, teilweise über Schienenkontakte geschaltet. Die EK-Sicherungsanlagen sind mit Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignalen (EKÜS) ausgerüstet.
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Zugfunk	ja, nicht UIC-konform
Verschubfunk	ja

### 4.5 Sonstiges

Umladeeinrichtungen im Bahnhof Unzmarkt	Portalkran, 30 t, 1 Lasthaken Hydraulischer Ladekran Gabelhubwagen händisch Förderband für Schüttgut
Energieversorgung mit Industriestrom	Unzmarkt: 380 V, 50 Hz, 16 A Murau: 380 V, 50 Hz, 16 A Tamsweg: 380 V, 50 Hz, 16 A



## 5. Weiz - Oberfeistritz

### 5.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	Diesel
Betriebszeit (Fahrdienstleitung Weiz)	Siehe Abschnitt 5

### 5.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	760 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	11,830 km
Kleinster Bogenhalbmesser	60 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	54 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	25 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:12v
Ausrundung von Kuppen und Wannern	ÖBB DV B52
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/3, 7/5
Radsatzlast und Meterlast	10,2 t – 3,0 t/m
Radprofil	Normprofile der österr. 760 mm Schmalspurbahnen
Gleisabstand	ÖBB DV B53
Länge der Rampen	Weiz 77 m Oberfeistritz 22 m
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	nein
Größte Seehöhe	510 m

### 5.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	keine
maximale Zuglänge Güterzug	120 m
maximales Zuggewicht	240 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung	24 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene und gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge	0:0 Fahren, 1:0 Fahren
Verbotene Fahrzeuge und Wagen	kein Übergang von Normalspurwagen möglich

### 5.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	keines
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Die Sicherungsanlagen der Eisenbahnkreuzungen sind teilweise halbautomatisch, teilweise über Schienenkontakte geschaltet . Die EK-Sicherungsanlagen sind mit Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignalen (EKÜS) ausgerüstet.
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	ja

### 5.5 Sonstiges

Umladeeinrichtungen im Bahnhof Weiz	Gabelstapler, Hubkraft 2.000 kg Radlader, Hubkraft 7.000 kg Pneumatische Staubgutverladung Hydraulischer Ladekran Förderband für Schüttgut Stirnrampe für Auf- und Abfahren von Schmalspurfahrzeugen auf Normalspurtransportwagen
Energieversorgung mit Industriestrom	Weiz: 380 V, 50 Hz, 16 A

## 6. Mixnitz – St. Erhard

### 6.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenrang	C-Netz
Traktionsart	elektrisch
Betriebszeit (Bahnhofleitung Mixnitz Lokalbahn)	Siehe Abschnitt 5

### 6.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	760 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Betriebslänge	10,380 km
Kleinster Bogenhalbmesser	60 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	54 mm
zulässige Seitenbeschleunigung	0,654 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	30 ‰
maximale Rampenneigung	1:400 1:12v
Ausrundung von Kuppen und Wannern	ÖBB DV B52
Regellichraum in der Geraden und im Bogen	ZOV 7 Tafel 7/3, 7/5
Radsatzlast und Meterlast	10 t – 2,7 t/m
Radprofil	Normprofile der österr. 760 mm Schmalspurbahnen
Gleisabstand	ÖBB DV B53
Länge der Rampen	keine
Zugbeeinflussungssysteme	keine
Zugfunk	nein
Größte Seehöhe	619 m

### 6.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsabwicklung	artreiner Verkehr, nur Güterverkehr
Streckenhöchstgeschwindigkeit	25 km/h
Streckenmindestgeschwindigkeit	keine
maximale Zuglänge	100 m
maximales Zuggewicht	100 t (Grenzlast)
Mindestbremsleistung	20 %
Notbremsüberbrückung	ja
Zusammenstellung der Züge	geschobene und gezogene Züge möglich
Personelle Besetzung der Züge	0:0 Fahren, 1:0 Fahren
Verbotene Fahrzeuge und Wagen	kein Übergang von Normalspurwagen möglich

#### 6.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	nein
Linienzugbeeinflussung	nein
Indusi	nein
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	ja

#### 6.5 Angaben bei elektrifizierten Strecken:

Stromsystem	Gleichstrom
Fahrleitungsspannung	800 V
Konstruktion der Fahrleitung minimale Fahrleitungshöhe maximale Fahrleitungshöhe	5,20 m 6,20 m
Profil des Bügels	----
Blindstrom und Oberwellen	----
Rückspeisemöglichkeit	nein
höchstzulässige Stromaufnahme je Triebfahrzeug	400 A

#### 6.6 Sonstiges

Umladeeinrichtungen im Bahnhof Mixnitz Lokalbahn	Gabelstapler, Hubkraft 2.000 kg Förderband für Schüttgut
Energieversorgung mit Industriestrom	Mixnitz Lb: 380 V, 50 Hz, 16 A

## 7. Güterterminal Graz Süd/Werndorf

### 7.1. Übergabebahnhof (km 0,0 bis km 1,367)

### 7.2. Terminalbereich (km 0,983 bis km 3,022)

#### 7.1. Übergabebahnhof (km 0,0 bis km 1,367))

##### 7.1.1 Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Hauptbahn
Streckenrang	A-Netz
Traktionsart	Elektrisch oder Diesel
Betriebszeit der Verkehrsdisposition	Siehe Abschnitt 5 Mo – Fr 6.00 – 18:30 Uhr

##### 7.1.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Hauptgleise	1
Betriebslänge	1,367 km
Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	entspr. HL-Richtlinien
zulässige Seitenbeschleunigung	0,85 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	2,48 ‰
maximale Rampenneigung (Überhöhungsrampe)	keine Überhöhung ausgeführt
Ausrundung von Kuppen und Wannen	entspr. HL-Richtlinien
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	entspr. HL-Richtlinien
Radsatzlast und Meterlast	Streckenklasse D4
Radprofil	UIC – Normprofile
Gleisabstand	entspr. HL-Richtlinien
Größte Seehöhe	322 m
Mindestlichtraumprofil	Entspr. HL-Richtlinien
Mindestgleisabstand	Entspr. HL-Richtlinien
Äquivalente Konizität	
Gleislagequalität	n.r.
Schienenneigung	
Weichen und Kreuzungen	
Gleislagestabilität	
Verkehrsbeanspruchung von Bauwerken	
Maximale Druckschwankungen in Tunneln	Nicht erforderlich – kein Tunnel
Seitenwind	
Elektrische Kenndaten	
Lärm und Erschütterungen	
Bahnsteige	Nicht erforderlich – kein PV
Zugang/Eindringen	
Vorhandensein von Vorkehrungen für die Evakuierung der Fahrgäste und des Zugpersonals aus dem Zug außerhalb des Bahnsteiges	Nicht erforderlich – kein PV
Vorhandensein und Position von Abstellgleisen, die der TSI Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen	
Vorhandensein und Position von ortsfesten Anlagen zur Wartung von Zügen, die der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen	
Instandhaltungsplan	CCG-Instandhaltungsvorschrift BBS
Schienenbefestigungssysteme	
Gleis- und Weichenschwellen	Holz, Beton
Wassereinfüllanschluss	vorhanden

##### 7.1.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsführer	Steiermärkische Landesbahnen
Betriebsabwicklung	Güterverkehr, V3-Betrieb
Übergang von Fahrzeugen vom Netz der ÖBB zum Terminal und umgekehrt	Übergang von Wagen vom Netz der CCG zum Netz der ÖBB und umgekehrt findet unter Ausnützung der vorhandenen Infrastruktur im Übergabebahnhof statt (die Anschlussweiche befindet sich auf freier Strecke in km 225,773 der Strecke Wien-Spielfeld/Straß)
Strecken höchstgeschwindigkeit	60 km/h
maximale Zuglänge	635 m
maximales Zuggewicht	Ri 1: 2750 t

	Ri 2: 3000 t
Mindestbremsleistung	6 %
Erforderliche Bremsleistung	70 %
Festhaltebremsleistung	2 %
Notbremsüberbrückung	Nein
Zusammenstellung der Züge	geschobene oder gezogene Züge
Personelle Besetzung der Züge:	0:0 Fahren; 1:0 Fahren

#### 7.1.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	Ein- und Ausfahrtsignal im Bf Kalsdorf Ein- und Ausfahrtsignal im Übergabebahnhof
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	Nein
Linienzugbeeinflussung	Nein
PZB	Ja
Sifa	ja
Zugfunk	C-Kanal
Verschubfunk	ja (Bündelfunk)
Kommunikationssysteme	CCG-eigenes Betriebstelefonnetz mit Anbindung an ÖBB Bf Kalsdorf
Eisenbahnsicherungsanlage bzw. eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen	Verschubsignale im Übergabebahnhof

#### 7.1.5 Angaben zu den Stromführungsanlagen:

Stromsystem	Wechselstrom 16 2/3 Hz
Fahrleitungsspannung	15 kV
Konstruktion der Fahrleitung minimale Fahrleitungshöhe maximale Fahrleitungshöhe	Regelausführung der ÖBB entspr. HL-Richtlinien entspr. HL-Richtlinien
Profil des Bügels	gem ÖBB- bzw DB-Norm
Blindstrom und Oberwellen	keine Einschränkungen für Fahrzeuge, welche im ÖBB-Netz zugelassen sind
Rückspeisemöglichkeit	ja
höchstzulässige Stromaufnahme je Triebfahrzeug	keine Einschränkungen für Fahrzeuge, welche im ÖBB-Netz zugelassen sind
Spannung und Frequenz	16 2/3 Hz, 15 kV
Maximale Streckengeschwindigkeit	40 km/h
Maximale Stromaufnahme der Züge	Entspricht dem speisenden anschließenden ÖBB-Fahrleitungsnetz (Wien-Spielfeld/Straß)
Leistungs-/Strombegrenzung an Bord erforderlich: ja oder nein	
Abschnitte auf denen die Nutzbremse auf DC-Strecken zugelassen ist	---
Regelfahrdrahthöhe	Nach ÖBB Regelwerken
Windgeschwindigkeit für Betrieb ohne Einschränkungen	Nach ÖBB Regelwerken
Kurve der mittleren Kontaktkraft (AC, C, C1, C2; DC 1,5kV, DC 3,0 kV)	Nach ÖBB Regelwerken
Stromabnehmerabstand	Nach ÖBB Regelwerken
Maximale Fahrdrahttemperatur im Stillstand, nur Gleichstromsystem	---
Phasentrennstrecken: Art der verwendeten Trennstrecken, Angaben zum Betrieb	---
Systemtrennstrecken: Art der verwendeten Trennstrecken, Angaben zum Betrieb: Auslösung der Leistungsschalter, Absenken der Stromabnehmer	---
Koordination des elektrischen Schutzes – automatische Wiedereinschaltung (ja/nein)	Ja
Beschränkungen für den zugelassenen Maximalstrom	Nein
Berücksichtigte Sonderfälle	---
Sonstige Abweichungen von den Anforderungen der TSI	---

## 7.2 Terminalbereich (km 0,983 bis km 3,022)

### 7.2.1 Allgemeine Daten:

Traktionsart	Diesel
Betriebszeit der Verkehrsdisposition	Siehe Abschnitt 5 Mo – Fr 6.00 – 18.30 Uhr

### 7.2.2 Angaben zu baulichen Anlagen:

Spurweite	1435 mm
Betriebslänge	2,039 km
Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	HL-Richtlinien
zulässige Seitenbeschleunigung	0,85 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	4,0 ‰
maximale Rampenneigung (Überhöhungsrampe)	keine Überhöhung ausgeführt
Ausrundung von Kuppen und Wannen	HL-Richtlinien
Regellichtraum in der Geraden und im Bogen	HL-Richtlinien
Radsatzlast und Meterlast	Streckenklasse D4
Radprofil	UIC – Normprofile
Gleisabstand	HL-Richtlinien
Größte Seehöhe	319 m
Mindestlichtraumprofil	Entspr. HL-Richtlinien
Mindestgleisabstand	Entspr. HL-Richtlinien
Äquivalente Konizität	
Gleislagequalität	n.r.
Schienenneigung	
Weichen und Kreuzungen	
Gleislagestabilität	
Verkehrsbeanspruchung von Bauwerken	
Maximale Druckschwankungen in Tunneln	Nicht erforderlich – kein Tunnel
Seitenwind	
Elektrische Kenndaten	
Lärm und Erschütterungen	
Bahnsteige	Nicht erforderlich – kein PV
Zugang/Eindringen	
Vorhandensein von Vorkehrungen für die Evakuierung der Fahrgäste und des Zugpersonals aus dem Zug außerhalb des Bahnsteiges	Nicht erforderlich – kein PV
Vorhandensein und Position von Abstellgleisen, die der TSI Infrastruktur des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen	
Vorhandensein und Position von ortsfesten Anlagen zur Wartung von Zügen, die der TSI Fahrzeuge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems entsprechen	
Instandhaltungsplan	CCG-Instandhaltungsvorschrift BBS
Schienenbefestigungssysteme	
Gleis- und Weichenschwellen	Holz, Beton
Wassereinfüllanschluss	vorhanden

### 7.2.3 Angaben zur Betriebsführung

Betriebsführer	Steiermärkische Landesbahnen
Betriebsabwicklung	Güterverkehr, nur Verschubfahrten möglich
Strecken höchstgeschwindigkeit	40 km/h
maximale Länge der Verschubteile	700 m

### 7.2.4 Angaben zu signal- und fernmeldetechnischen Anlagen:

Signalsystem	keines
technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	nein
Linienzugbeeinflussung	nein
PZB	nein
Sifa	ja
Zugfunk	nein
Verschubfunk	CCG-eigener Betriebsfunk
Kommunikationssysteme	CCG-eigenes Betriebstelefonnetz
Eisenbahnsicherungsanlage bzw. eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen	Verschubstellwerk mit elektrisch ortsbedienten Weichen, Achszähler

### 7.2.5 Sonstiges

Umschlageinrichtungen für den KLV-Bereich	2 Portalkräne, 45 t,
Energieversorgung mit Industriestrom	380 V, 50 Hz, 32 A

### 3.3 Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen

#### 3.3.1 Betriebsvorschriften für die Strecken:

1. Gleisdorf – Weiz

2. Peggau – Übelbach

3. Feldbach – Bad Gleichenberg

4. Unzmarkt – Tamsweg

5. Weiz – Oberfeistritz

6. Mixnitz – St. Erhard

Verzeichnis aufzulegender betrieblicher Normen		
Norm	Benennung	Bemerkung
V 2 (STLB)	Signalvorschrift	
V 3 (STLB)	Betriebsvorschrift	
ZSB (STLB)	ZSB Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift (in V 3/STLB)	
V 5 (STLB)	Zugleitbetrieb für die Strecke Unzmarkt - Tamsweg	
V 26 (STLB)	Unfallvorschrift	
V 50 (STLB)	Stellwerksvorschrift	
	Buchfahrplan der STLB	
ZSB 32 (ÖBB)	Dienst auf Triebfahrzeugen Teil-E Dienst auf Elektrolokomotiven Teil-V Dienst auf Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren Teil-D Dienst auf Dampflokomotiven	
M 26 (ÖBB)	Bremsvorschrift	
ZSB 31 (ÖBB)	Dienstvorschrift für den technischen Wagendienst	
M 36 (ÖBB)	Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung	
EL 42 (ÖBB)	Schutzvorkehrungen bei Hochspannungsanlagen	
EL 43 (ÖBB)	Dienstvorschrift für Erdungen bei Fahr- und Übertragungsleitungsanlagen von Einphasenwechselstrombahnen	
EL 52 (ÖBB)	Elektrobetriebsvorschrift	

#### 3.3.2 Betriebsvorschriften für den Güterterminal Graz Süd/Werndorf:

Verzeichnis aufzulegender betrieblicher Normen		
Norm	Benennung	Bemerkung
V 2 (ÖBB)	Signalvorschrift	
V 3 (ÖBB)	Betriebsvorschrift	
ZSB (ÖBB)	Zusatzbestimmungen zur Signal- u. Betriebsvorschrift Anzuwendende Bestimmungen 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22	
ZSB STLB 7	Verschub mit funkferngesteuerten Lokomotiven	
ZSB 15	Funk im Betriebsdienst	
V 26 (STLB)	Unfallvorschrift	
ZSB 32 (ÖBB)	Dienst auf Triebfahrzeugen Teil-E Dienst auf Elektrolokomotiven Teil-V Dienst auf Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren Teil-D Dienst auf Dampflokomotiven	
M 26 (ÖBB)	Bremsvorschrift	
ZSB 31 (ÖBB)	Richtlinien für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der ÖBB	
M 36 (ÖBB)	Dienstvorschrift für die Bedienung der elektrischen Zugheizung	

#### 3.3.3 Übergang auf Strecken der ÖBB

Beim Übergang auf Strecken der ÖBB sind die Vorschriften der ÖBB maßgebend.



## 4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

- 4.1 Allgemeines
- 4.2 Bestellung von Trassen
- 4.3 Bestellfristen
- 4.4 Trassenzuweisung
- 4.5 Baubetriebsplanung

### 4.1 Allgemeines

Die Zuweisungsstelle entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Zugtrassen unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Eisenbahngesetzes i.d.g.F.

Gemäß § 62 Abs.3 Eisenbahngesetz ist für vernetzte Bahnen die Wahrnehmung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unabhängig ist, unzulässig. Ein solches Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sämtliche mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben entweder an die im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz vorgesehene Gesellschaft oder an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. eine andere geeignete Stelle, an die beiden Letztgenannten aber nur dann, wenn diese rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sind, mit schriftlichem Vertrag zu übertragen, die sodann diese Aufgaben als Zuweisungsstelle an Stelle des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eigenverantwortlich wahrzunehmen haben; der Vertrag darf keine Regelung enthalten, die eine gesetzeskonforme Ausübung der mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben beeinträchtigen oder unmöglich machen würde.

Gemäß § 63 Abs. 1 hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Zugtrassen an Zugangsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur vorzunehmen.

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

Die Zuweisung von Zugtrassen und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat gemäß § 70a Abs. 1, ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 2, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Zugang zur Schieneninfrastruktur und der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Für jene Trassen auf den Strecken, für welche die STLB nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausüben, hat die SCHIG Verträge mit den Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung der STLB abzuschließen.

### 4.2 Bestellung von Trassen

#### 4.2.1 Vorgehensweise

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) richtet seine Zugtrassenbestellung schriftlich an die zuständige Zuweisungsstelle gemäß Punkt 1.3. Eine Trassenbestellung hat mit den im Anhang (Beilage C) enthaltenen Trassenbestellformularen zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- In den transportlogistischen Prozess eingebundene Kooperationspartner (v. a. andere EVU)
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- Bremstechnische Möglichkeiten
- Besonderheiten (zB Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalablösen, KLV-Profile, RID, außergewöhnliche Sendungen usw.)

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

### 4.3 Bestellfristen

Es kommen folgende Bestellfristen zur Anwendung:

**Für den Jahresfahrplan** (Beginn jeweils Mitte Dezember eines Jahres)

- Hauptbestelltermin für Fahrplantrassen: 30. Juni
- Erste Nachtragsbestellung: 31. Juli (Behandlung erfolgt auf Basis Restkapazität)

- Zweite Nachtragsbestellung: 31. August (Behandlung erfolgt auf Basis Restkapazität)

#### **Für unterjährigen Verkehr** (in Verkehrsetzung mittels Fahrplananordnung)

- Bestelltermin nach Möglichkeit zwei Monate vor Verkehr
- Standardmäßig spätestens zwei Wochen vor Verkehr
- In besonderen Ausnahmefällen bis ein Arbeitstag vor Verkehr

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

Vollständig und fristgerecht bei der zuständigen Zuweisungsstelle vorliegende Zugtrassenbestellungen bilden die Grundlage für die Netzfahrplan konstruktion (Jahresfahrplan konstruktion). Ändert das EVU nach dem Bestelltermin seine Zugtrassenbestellung ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Zugtrassenbestellung das EVU. Ein den STL B allenfalls dadurch entstehender Mehraufwand ist vom EVU zu ersetzen.

#### **4.4 Trassenzuweisung**

##### **4.4.1 Phase I – Hauptbestellphase**

Die Frist für die Einbringung von Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen, die in den Netzfahrplan aufgenommen werden sollen, endet mit dem 30. Juni – siehe Bestellfristen.

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

##### **Prioritäten bei der Trassenzuweisung**

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

Jene Begehren, die die Zuweisung von Zugtrassen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen in den Hauptverkehrszeiten zum Gegenstand haben, werden vorrangig berücksichtigt.

Die Hauptverkehrszeiten gem. § 65 c Abs. 3 EisbG sind:

Mo – Fr	5.00 - 09.00 Uhr 13.00 - 19.00 Uhr
Sa	05.00 - 09.00 Uhr

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

Die beiden österreichischen Zuweisungsstellen SCHIG mbH und ÖBB Infrastruktur Betrieb AG haben folgende Studie in Auftrag gegeben, um die Grundlagen für die Trassenzuweisung nach dem gesellschaftlichen Nutzen zu erstellen:

[Zuweisung von Zugtrassen bei Überlastung der Schieneninfrastruktur](#)

##### **4.4.2 Phase II – Koordinierungsverfahren**

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

##### **4.4.3 Phase III – Anhörung**

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

##### **4.4.4 Phase IV - Koordinierung 2**

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

##### **4.4.5 Phase V – Streitbeilegung**

Die Zuweisungsstelle hat gemäß §65b Abs.3 EisbG idgF zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Zugangsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrten Zugtrassen ein Streitbeilegungssystem eingerichtet, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

##### **4.4.6 Phase VI – „überlastete Schieneninfrastruktur“**

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

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

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

#### **4.4.7 Termine für Trassenzuweisung für das Fahrplanjahr 2015**

Netzfahrplanentwurf durch SCHIG: 30. September 2014

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

Der Netzfahrplan tritt am 13. Dezember 2014 in Kraft.

#### **Trassenzuweisung für „unterjährigen“ Verkehr (Ad-hoc Verkehr)**

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

Inverkehrsetzung mittels Fahrplananordnung:

- Bei zwei Monate früherer Trassenbestellung etwa drei Wochen vor Verkehrsaufnahme
- sonst so schnell wie möglich, auf jeden Fall binnen fünf Arbeitstagen
- in besonderen Ausnahmefällen bis ein Werktag vor Verkehr.

#### **4.5 Baubetriebsplanung**

Die STLB führen an ihrer Schienen-Infrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Schienen-Infrastruktur stehenden Arbeiten oder Maßnahmen (Investitionen, Instandhaltungsarbeiten, Wartungsarbeiten, Kontrolltätigkeiten usw.) entsprechend den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen durch.

Über längere Zeit im Voraus geplante Arbeiten, die schwerwiegende Störungen in der Betriebsabwicklung nach sich ziehen und besondere Maßnahmen (wie Schienen-Ersatzverkehre) seitens des Infrastrukturnutzers erfordern, informieren die STLB das EVU grundsätzlich sechs Monate, spätestens jedoch zwei Monate vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen.

Über alle anderen Arbeiten oder Maßnahmen informieren die STLB das EVU ehest möglich nach Bekanntwerden des Erfordernisses.

Sofern nicht besondere Gründe vorliegen, führen die STLB grundsätzlich alle Arbeiten so aus, dass die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsleistungen des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

## **5. Benützungsentgelt** (gültig für das Fahrplanjahr 2014)

- 5.1 Stammstrecken**
- 5.2 Güterterminal Graz Süd/Werndorf**
- 5.3 Anschlussbahn KEG Albersdorf-Prebuch (Stammgleis km 0,000 – 2,340)**
- 5.4 Erlaubniskarten**

### **5.1 Stammstrecken:**

- 5.1.1 Leistungen gem. § 58 Abs 1 EisbG - Mindestzugangspaket
- 5.1.2 Leistungen gem. § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen
- 5.1.3 Leistungen gem. § 58 Abs 3 EisbG – Zusatzleistungen
- 5.1.4 Leistungen gem. § 58 Abs 4 EisbG – Nebenleistungen
- 5.1.5 Zusatzpaket Zugfahrt außerhalb der Betriebszeiten
- 5.1.6 Leistungsabhängige Entgeltkomponente
- 5.1.7 Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

### **5.1.1 Leistungen gem. § 58 Abs 1 EisbG – Mindestzugangspaket**

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket gilt während der unten angeführten planmäßigen Betriebszeiten und berechnet sich (exkl. USt.) wie folgt:

#### Normalspurstrecken

$$\text{IBE} = \text{A} \times \text{Fahrstrecke (Zugkm)} + \text{B} \times \text{Zuggewicht (To)}$$

Alle Faktoren in € (exkl. Ust)	Gleisdorf-Weiz	Peggau-Übelbach	Feldbach-Bad Gleichenberg
Zugkmpreis A	1,31	1,10	1,10
Zuggewichtpreis B	0,191	0,15	0,15
Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom (je Zugskm)		0,24	0,29

#### Schmalspurstrecken

- A. Zugkilometer abhängiger Anteil:  
Für alle Züge gilt: € 1,-- je Zugkilometer
- B. Bruttotonnenkilometer abhängiger Anteil:  
Für alle Züge gilt: € 0,01 je Bruttotonnenkilometer
- C. Zuganzahl abhängiger Anteil:  
bis zu 10 Zügen je Tag und je Landesbahnstrecke: € 20,-- je Zug, ab dem 11. Zug je Tag und je Landesbahnstrecke wird dieser Anteil nicht berechnet.
- D. Für Vershubfahrten sind die Entgelte gemäß A bis C analog anzuwenden.

### **PLANMÄSSIGE BETRIEBSZEITEN**

#### **Landesbahnstrecke Unzmarkt - Tamsweg**

Montag - Freitag  
An Samstagen, Sonn- und Feiertagen

#### **Landesbahnstrecke Gleisdorf - Weiz Weiz - Oberfeistritz**

Montag - Freitag  
Samstag  
An Sonn- und Feiertagen

#### **Zugleitung Murau**

06.00 – 20.05 Uhr  
Keine planmäßigen Betriebszeiten

#### **Fahrdienstleitung Weiz**

05.15 – 20.10 Uhr  
06.20 – 11.20 Uhr  
Keine planmäßigen Betriebszeiten

**Landesbahnstrecke Peggau - Übelbach****Fahrdienstleitung Übelbach**

Montag - Sonntag

keine planmäßigen Betriebszeiten

**Landesbahnstrecke Feldbach - Bad Gleichenberg****Fahrdienstleitung Feldbach-Landesbahn**

Montag - Freitag

07.05 – 12.00 Uhr  
13.15 – 16.00 Uhr

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Keine planmäßigen Betriebszeiten

**5.1.1.1 Infrastrukturleistungen, die im Mindestpaket enthalten sind:**

1. Trassenkonstruktion und Fahrplanunterlagen
2. Nutzung von Gleisen, Weichen und Abzweigungen
3. Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen
4. Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist

**5.1.2 Leistungen gem. § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen**

Leistungen	Entgelt
Mitbenützung von	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personenbahnhöfen einschließlich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen</li> </ul>	Gleisdorf - Weiz: € 0,44 je Stationshalt Peggau - Übelbach: € 0,23 je Stationshalt Feldbach - Bad Gleichenberg: € 0,29 je Stationshalt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstellgleisen</li> </ul>	• € 4,07 je Wagon und Tag
Energieständer je bestellter Belegstunde (nach Verfügbarkeit)	€ 0,87

**Alle Leistungen verstehen sich exkl. Ust****5.1.3 Leistungen gem. § 58 Abs 3 EisbG - Zusatzleistungen**

Leistungen	Entgelt
Zur Unterstützung der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen der EVU erbringen die STLB nach Maßgabe verfügbarer Personalressourcen, auf Anfrage und gegen gesonderte Vereinbarung auch Zusatzleistungen.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von Verschubbetrieb in Bahnhöfen Mo–Fr 06:00 bis 22:00</li> </ul>	• Personaleinsatz Verschubdienst je Stunde: € 42,10
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von Fahrdienstleitertätigkeiten Mo–Fr 06:00 bis 22:00</li> </ul>	• Personaleinsatz Fahrdienstleiter je Stunde: € 55,30
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachtdienst (zu dem oa Satz zusätzlich) Mo–So 22:00 bis 06:00</li> </ul>	• € 5,40 je Stunde
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wochenendeinsatz (zu dem oa Satz zusätzlich) Fr 22:00 bis Mo 06:00</li> </ul>	• € 8,30 je Stunde
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundenspezifische Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und über die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge (nach Verfügbarkeit)</li> </ul>	• Überwachung von Gefahrguttransporten laut Vertrag: pro Waggon € 31,20 und Verrechnungssatz von € 53,60 pro Stunde • Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge (z.B.

	LÜ): pro Waggon € 29,50 und Verrechnungssatz von € 49,90 pro Stunde
--	---

**Alle Leistungen verstehen sich exkl. Ust**

#### 5.1.4 Leistungen gem. § 58 Abs 4 EisbG - Nebenleistungen

Leistungen	Entgelt
Bereitstellung zusätzlicher Informationen (nach Verfügbarkeit)	Verrechnungssatz von € 52,40 pro Stunde

**Alle Leistungen verstehen sich exkl. Ust**

#### 5.1.5 Zusatzpaket Zugfahrt außerhalb der Betriebszeiten

In Punkt 5.1 sind die planmäßigen Betriebszeiten der STLB-Betriebsstellen bzw. Strecken enthalten.

Wünscht das EVU Zugfahrten außerhalb der Betriebszeiten durchzuführen, so ist dies nach rechtzeitiger Bestellung grundsätzlich möglich.

Die durch die Ausdehnung der Öffnungszeiten den STLB entstehenden Personalmehraufwendungen werden dem EVU zusätzlich zum regulär anfallenden Benützungsentgelt in Rechnung gestellt. Nehmen mehrere EVU die ausgedehnte Öffnungszeit in Anspruch, so wird den EVU der Personalmehraufwand aliquot in Rechnung gestellt.

Die Preise werden von den STLB individuell kalkuliert und im Rahmen des Zugtrassenangebotes bekannt gegeben.

#### 5.1.6 Leistungsabhängige Entgeltkomponente

Bei Zügen erhöhen oder vermindern sich die Verrechnungspreise des Standardpaketes auf Grund von Ankunftsverspätungen (kurz Verspätungen) in den planmäßigen Haltebahnhöfen und Zugendbahnhof, sofern diese Verspätungen je Haltebahnhof einen Schwellenwert von fünf Minuten bei Reisezügen bzw. 30 Minuten bei Güterzügen übersteigen.

Die übersteigenden Verspätungsminuten je Haltebahnhof werden dem jeweiligen Verursacher (EVU oder STLB) zugerechnet und mit dem Faktor € 3,00 zuzüglich Ust je Verspätungsminute multipliziert und verrechnet.

#### 5.1.7 Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

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

##### 5.1.7.1 Priorisierung

Es kommt innerhalb der Fahrplanperiode zu folgender Priorisierung:

- fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
- vertraglich gebundene Begehren vor Neubehgehren
- Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlicher Infrastrukturdienstleistungen vor Begehren auf die Zurverfügungstellung unregelmäßig oder bedarfsweise benötigter Infrastrukturdienstleistungen
- Begehren mit längerer Laufzeit vor Begehren mit kürzerer Laufzeit.
- Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit hohem Umsatz vor Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen mit niedrigem Umsatz
- Begehren auf Zurverfügungstellung von Infrastrukturdienstleistungen, die den Gegebenheiten der Schieneninfrastruktur besser entsprechen

##### 5.1.7.2 Zuschläge

Ist es in einer Fahrplanperiode zu einem Kapazitätsengpass bei einer sonstigen Leistung gekommen, dann kann die Zuweisungsstelle in Absprache mit den STLB Zuschläge zu dem bis dahin gültigen Entgelt festlegen. Die Zuschläge dienen der effizienteren Allokation der Kapazität. Diese Zuschläge können jedoch erst mit der nächsten Änderung der Entgeltsätze für sonstige Leistungen berücksichtigt werden. Die Zuschläge dürfen jedoch nicht im Widerspruch zu einem angemessenen Kostenersatz und branchenüblichen Entgelt gem. § 70 EisbG idGF stehen.

## 5.2 Güterterminal Graz Süd/Werndorf:

- 5.2.1 Leistungen gem. § 58 Abs 1 EisbG - Mindestzugangspaket
- 5.2.2 Leistungen gem. § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen
- 5.2.3 Leistungen gem. § 58 Abs 3 EisbG – Zusatzleistungen
- 5.2.4 Leistungen gem. § 58 Abs 4 EisbG - Nebenleistungen

Die STLB gestatten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen die Nutzung der Schieneninfrastruktur des Güterterminal Graz Süd/Werndorf im Rahmen der Verfügbarkeit.

### 5.2.1 Leistungen gem. § 58 Abs 1 EisbG – Mindestzugangspaket

Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur des Güterterminal Graz Süd/Werndorf ist ein Benützungsentgelt zu entrichten. Es gilt während der unten angeführten planmäßigen Betriebszeiten, besteht aus nachstehenden Teilen und berechnet sich (exkl. USt) wie folgt:

Leistungen	Entgelt
Benützung der Gleise und Weichen im Übergabebahnhof	je 2-achsigem Wagon und Richtung € 2,40
	je 4-achsigem Wagon und Richtung € 3,93
	je Wagon mit mehr als 4 Achsen und Richtung € 5,46
Benützung Signal- Sicherungs- u. Kommunikationseinrichtungen für Zugfahrt im Übergabebahnhof	je Zugfahrt und Triebfahrzeug € 29,68

Planmäßige Betriebszeiten:  
Werktags (Montag – Freitag): 06.00 – 18.30 Uhr

Außerhalb der planmäßigen Betriebszeiten erbrachte Infrastrukturleistungen werden nach tatsächlichem Aufwand verrechnet.

#### 5.2.1.1 Anlagennutzungen und Leistungen, die im Mindestpaket enthalten sind:

- Bearbeitung von Anfragen von zugangsberechtigten EVU auf Zuweisung von Zugtrassen und Verschubfahrten
- Benützung von Gleisen und Weichen gemäß Zugtrassenvereinbarung
- Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Benützung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
- Überwachung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen
- Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich Zuweisung allfälliger alternativer Zugtrassen.
- Außerhalb der planmäßigen Betriebszeiten erbrachte Infrastrukturleistungen werden nach tatsächlichem Aufwand verrechnet.

#### 5.2.1.2 Leistungen, die nicht im IBE enthalten sind

- Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages
- Zurverfügungstellung von Dienstvorschriften
- Beistellungen vom Übergabebahnhof zum Terminal und zurück sowie Verschub im Terminal selbst
- Bezetteln, Plombieren, Betafeln der Fahrbetriebsmittel
- Versorgung von Reisezugwagen mit Wasser und Strom („Rollende Landstraße“)
- Kontrollieren des Beladungszustandes (ordnungsgemäße Sicherung der Ladung, Einhaltung des Lademaßes)
- Ausfertigung von Frachtpapieren
- Durchführung von Schulungen
- Durchführung von Be-, Ent- und Umladetätigkeiten
- Energielieferungen
- Hilfe bei außergewöhnlichen Ereignissen
- Reinigung und Wartung von Fahrzeugen
- Sonstige Leistungen (zB Zurverfügungstellung von Räumlichkeiten für Aufenthalts- oder Nächtigungszwecke, für das Durchführen von kommerziellen Agenden usw.)

### 5.2.2 Leistungen gem. § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen

Leistungen	Entgelt
Benützung der Gleise und Weichen im Terminal	je 2-achsigen Wagon und Richtung € 2,40
	je 4-achsigen Wagon und Richtung € 3,93
	je Wagon mit mehr als 4 Achsen und Richtung € 5,46
Benützung Signal- Sicherungs- u. Kommunikationseinrichtungen für Verschiebfahrten im Terminal	je Verschiebviertelstunde € 5,97
Mitbenützung der Abstellgleise für Wagon	je Wagon und Tag € 4,13
Mitbenützung der Abstellgleise für Triebfahrzeuge	je Triebfahrzeug und Tag € 18,41
Benützung der Fahrleitungsanlagen	je Zugfahrt € 6,53
Benützung der Betankungseinrichtung	je Tankvorgang € 21,22

### 5.2.3 Leistungen gem. § 58 Abs 3 EisbG - Zusatzleistungen

Leistungen	Entgelt
Verkehrsdienst für Güterzüge, die nicht im Zusammenhang mit Ganzzugfahrten und Überstellfahrten Übergabebahnhof – Terminal stehen	je Stunde € 60,20
Nachtdienst (zu dem o.a. Satz zusätzlich) Mo-So 22:00 bis 06:00 Uhr	je Stunde € 5,40
Wochenendeinsatz (zu dem o.a. Satz zusätzlich) Fr 22:00 bis Mo 06:00 Uhr	je Stunde € 8,30

### 5.2.4 Leistungen gem. § 58 Abs 4 EisbG - Nebenleistungen

Leistungen	Entgelt
Es werden derzeit keine Leistungen angeboten	



### 5.3 Anschlussbahn KEG Albersdorf-Prebuch (Stammgleis km 0,000 – 2,340)

- 5.3.1 Leistungen analog § 58 Abs 1 EisbG - Mindestzugangspaket
- 5.3.2 Leistungen analog § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen
- 5.3.3 Leistungen analog § 58 Abs 3 EisbG – Zusatzleistungen
- 5.3.4 Leistungen analog § 58 Abs 4 EisbG – Nebenleistungen

#### 5.3.1 Leistungen analog § 58 Abs 1 EisbG – Mindestzugangspaket

Kann die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen von einer öffentlichen Eisenbahn zu einer Anschlussbahn oder von einer Anschlussbahn zu einer öffentlichen Eisenbahn auf Grund der Anlageverhältnisse nur über hierfür notwendige Eisenbahnanlagen anderer Eisenbahnunternehmen erfolgen, so haben gemäß § 75a Abs. 2 EisbG die diese Eisenbahnanlagen betreibenden Eisenbahnunternehmen dem die Anschlussbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der öffentlichen Eisenbahn berechtigt sind, Zugang zu diesen Eisenbahnanlagen zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Durchgangsverkehr diskriminierungsfrei einzuräumen. Auf einen solchen Zugang sind sinngemäß die Bestimmungen über die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes anzuwenden

Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Anschlussbahn KEG Albersdorf-Prebuch (Stammgleis km 0,000 – 2,340) ist daher für Verschubfahrten ein Benützungsentgelt zu entrichten. Das Entgelt für das Mindestzugangspaket gilt während der unten angeführten planmäßigen Betriebszeiten, besteht aus nachstehenden Teilen und berechnet sich (exkl. USt) wie folgt:

Leistungen	Entgelt
Benützung der Gleise und Weichen auf der AB Stammgleis Abschnitt 1 (km 0,000 – 0,950)	je Achse und Richtung € 2,86
Benützung der Gleise und Weichen auf der AB Stammgleis Abschnitt 2 (km 0,951 – 2,340)	zu dem oa Satz zusätzlich je Achse und Richtung € 1,72

Die Punkte 5.1.1.1 sowie 5.1.5 bis 5.1.7.2 sind sinngemäß anzuwenden. Außerhalb der planmäßigen Betriebszeiten erbrachte Infrastrukturleistungen werden nach tatsächlichem Aufwand verrechnet.

Planmäßige Betriebszeiten:

#### Fahrdienstleitung Weiz

Montag - Freitag	04.25 - 20.10 Uhr
Samstag	06.20 – 11.20 Uhr
An Sonn- und Feiertagen	keine planmäßigen Betriebszeiten

#### 5.3.2 Leistungen analog § 58 Abs 2 EisbG - Serviceleistungen

Leistungen	Entgelt
Es werden derzeit keine Leistungen angeboten	

#### 5.3.3 Leistungen analog § 58 Abs 3 EisbG - Zusatzleistungen

Leistungen	Entgelt
Zur Unterstützung der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen der EVU erbringen die STLB nach Maßgabe verfügbarer Personalressourcen, auf Anfrage und gegen gesonderte Vereinbarung auch Zusatzleistungen.	
• Durchführung von Fahrdienstleitertätigkeiten Mo–Fr 06:00 bis 22:00	• Personaleinsatz Fahrdienstleiter je Stunde: € 55,30
• Nachtdienst (zu dem oa Satz zusätzlich) Mo–So 22:00 bis 06:00	• € 5,40 je Stunde
• Wochenendeinsatz (zu dem oa Satz zusätzlich) Fr 22:00 bis Mo 06:00	• € 8,30 je Stunde

### 5.3.4 Leistungen analog § 58 Abs 4 EisbG - Nebenleistungen

Leistungen	Entgelt
Es werden derzeit keine Leistungen angeboten	

### 5.4 Erlaubniskarten:

Für Personen, die nicht regelmäßig, nicht öffentliche Bahnanlagen betreten müssen, sind Erlaubniskarten zu beantragen. Gemäß § 4 Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV) dürfen Erlaubniskarten nur an Personen ausgestellt werden, die die erforderliche Ausbildung für das Betreten von Gefahrenräumen nachweislich abgeschlossen haben.

Unentgeltliche Erlaubniskarten werden ausgegeben an:

- Firmen, die zur Durchführung vertraglicher Vereinbarungen mit der ÖBB-Infrastruktur AG Erlaubniskarten benötigen und keine Berechtigungsausweise besitzen.
- Organe anderer Infrastrukturbetreiber
- Bedienstete von bundes-, landes- oder gemeindeeigenen Unternehmungen, wenn sich deren dienstliche Tätigkeit auf nicht öffentliche Bahnanlagen erstreckt.
- Personen, deren Betreten von nicht öffentlich zugänglichen Bahnanlagen im Interesse der ÖBB-Infrastruktur AG liegt.

Für Personen, die nicht zum Bezug unentgeltlicher Erlaubniskarten berechtigt sind, sind entgeltliche Erlaubniskarten zu erwerben.

Leistungen	Entgelt
Erlaubniskarte zum Betreten von nicht öffentlich zugänglichen Bahnanlagen pro Person	je Erlaubniskarte € 59,30
Begleitperson (betriebliche Leitung) bei Betreten von Gefahrenräumen	je Stunde € 59,30

### Anhang

Beilage A 1  
Muster Infrastrukturnutzungsvertrag für vernetzte Strecken

Beilage A 2  
Muster Infrastrukturnutzungsvertrag für nicht vernetzte Strecken

Beilage B  
Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB)

Beilage C  
Muster Trassenbestellformular