

Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen

Inhalt

1. Serviceeinrichtungen	1
2. Kontakt & Öffnungszeiten	1
3. Technische Beschreibung - Güterterminal Graz Süd/Werndorf	2
4. Beschreibung der Leistungen	9
5. Werkstättenleistungen - Fahrzeugwerkstätte	11
6. Kapazitätsbeschränkungen	11
7. Verfahren zur Beantragung des Zugangs zu der Serviceeinrichtung	11

1. Serviceeinrichtungen

- Güterterminal
- Werkstätte

2. Kontakt & Öffnungszeiten

Ansprechstelle StLB & Betreiber der Serviceeinrichtungen

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

Steiermärkische Landesbahnen, Bereich Infrastruktur
Eggenberger Straße 20
8020 Graz
Tel.: +43 316 812581
Fax.: +43 316 812581-81
E-Mail: office@stlb.at

Standort Terminal Graz Süd/Betriebsleitung Terminal Graz Süd

Am Terminal 2
A-8402 Werndorf
Tel: +43/3135/55943/DW
Fax: +43/3135/55943/519
E-Mail: terminal-graz@stlb.at

Die Öffnungszeiten entnehmen Sie unserer Website unter:

<http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/>

3. Technische Beschreibung - Güterterminal Graz Süd/Werndorf

Übergabebahnhof (km 0,0 bis km 1,367)

Allgemeine Daten:

Einstufung der Strecke	Hauptbahn
Streckenrang	A-Netz
Traktionsart	Elektrisch (15kV 16 2/3 Hz) oder Diesel
Betriebszeit der Verkehrsdisposition	Siehe Abschnitt 5 Mo – Fr 6.00 – 18:30 Uhr

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 ²
größte Längsneigung	2,48 ‰
maximale Rampenneigung (Überhöhungsrampe)	keine Überhöhung ausgeführt
Ausrundung von Kuppen und Wannern	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	nicht relevant
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

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)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	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
Min. Personelle Besetzung der Züge:	0:0 Fahren; 1:0 Fahren

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 (Tfz-Ausstattung)	ja
Zugfunk	C-Kanal
Verschubfunk	ja (Bündelfunk)
Kommunikationssysteme	CCG-eigenes Betriebstelefonnetz mit Anbindung an ÖBB Bf Kalsdorf
Eisenbahnsicherungsanlage bzw. eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen	Verschubsignale im Übergabebahnhof

Angaben zu den Stromführungsanlagen:

Stromsystem	Wechselstrom 16 2/3 Hz
Fahrleitungsspannung	15 kV
Konstruktion der Fahrleitung	Regelausführung der ÖBB
minimale Fahrleitungshöhe	entspr. HL-Richtlinien
maximale Fahrleitungshöhe	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 Nutzbremmung 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	---

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

Allgemeine Daten:

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

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 ²
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	nicht relevant
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

Angaben zur Betriebsführung

Betriebsführer	Steiermärkische Landesbahnen
Betriebsabwicklung	Güterverkehr, nur Vershubfahrten möglich
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
maximale Länge der Vershubteile	700 m

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

Sonstiges

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

4. Beschreibung der Leistungen

Leistungen	Entgelt
Benützung der Gleise und Weichen im Terminal	je 2-achsigem Wagon und Richtung € 2,62 je 4-achsigem Wagon und Richtung € 4,30 je Wagon mit mehr als 4 Achsen und Richtung € 5,96
Benützung Signal-, Sicherungs- u. Kommunikationseinrichtungen für Verschubfahrten im Terminal	je Verschubviertelstunde € 6,52
Mitbenützung der Abstellgleise für Wagon je Wagon und Tag	Tag 0-7 € 0,00 Tag 8-30 € 2,51 Tag 31-300 € 1,26 Ab Tag 301 € 1,04
Mitbenützung der Abstellgleise für Tfz (der Eingangstag ist entgeltfrei)	je Triebfahrzeug und Tag €20,10
Benützung der Fahrleitungsanlagen	je Zugfahrt + je arbeitenden Tfz € 7,13
Benützung der nicht geeichten Betriebstankstelle	je Tankvorgang € 23,17
Voraussetzung für die Benützung der Betriebstankstelle ist der Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung bezüglich Betankungszeiten, Abrechnung, Benützungsregelungen, etc. Daher ist rechtzeitig (mindestens fünf Wochen) vor der ersten Betankung mit der STL B Geschäftsleitung in Graz Kontakt aufzunehmen.	
WTU – wagentechnische Untersuchung (nach Verfügbarkeit)	Je Zug € 275,67
Terminalleistungen	
Weiterführende Informationen und die AGB finden Sie auf folgender Homepage http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/	
Voraussetzung für die Erbringung dieser Leistungen ist der Abschluss einer vertraglichen Vereinbarung. Daher ist rechtzeitig vor der gewünschten Leistungserbringung mit der Betriebsleitung des Terminal Graz Süd Kontakt aufzunehmen (http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/).	

Zusatzleistungen

Leistungen	Entgelt
Verkehrsdiskont für Güterzüge, die nicht im Zusammenhang mit Ganzzugfahrten und Überstellfahrten Übergabebahnhof – Terminal stehen	je angefangener Stunde € 65,80
Durchführung von Verschubbetrieb und Wagenbeistellung	Personaleinsatz Verschubdienst je Stunde: € 45,92 Kranung (Ersthub) Wechselaufbau, Großraumbehälter, Container € 29,00 Kranung (Ersthub) Sattelaufleger € 31,00 Verschubleistung Übergabebahnhof-Terminal (Ein- und Ausgang) je Umlauf € 358,82 Verschubstunde (für den Reihungsverschub von Wagen werden je Kalendertag mindestens 30 Minuten verrechnet) je Stunde € 179,41 Werkstättenverschub: Link zu Werkstättenleistungen Erstellung Wagenliste € 45,68 Preiszuschlag außerhalb der Verschuböffnungszeiten Werktags +50% der Verschubkosten Preiszuschlag außerhalb der Verschuböffnungszeiten Sonn- und Feiertags +100% der Verschubkosten
Absage bestellter Züge innerhalb von 14-4 Tagen	35 % der bestellten Leistung
Absage bestellter Züge innerhalb von 0-3 Tagen	80 % der bestellten Leistung

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 STL 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 STLB 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 € 64,30
Begleitperson (betriebliche Leitung) bei Betreten von Gefahrenräumen	je angefangener Stunde € 64,30

5. Werkstättenleistungen - Fahrzeugwerkstätte

Näheres zu unseren Werkstättenleistungen [finden Sie hier](#).

6. Kapazitätsbeschränkungen

Die Lagerauslastung ist [auf unserer Website](#) abrufbar.

7. Verfahren zur Beantragung des Zugangs zu der Serviceeinrichtung

Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der StLB haben:

Fahrwegskapazitätsberechtigte (gem. § 57a EisbG)

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

Zugangsberechtigte (gem. § 57 EisbG)

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Österreich;
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im grenzüberschreitenden Personenverkehr; dies unter der Voraussetzung, dass der Hauptzweck des Eisenbahnverkehrsdienstes im grenzüberschreitenden Personenverkehr besteht;
3. EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der

Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;

4. EVU mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
5. EVU mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

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 Fahrwegkapazitätsberechtigte .

Verkehrsgenehmigung, Verkehrskonzession

Eine Verkehrsgenehmigung berechtigt natürliche Personen mit Wohnsitz in Österreich bzw. Gesellschaften oder juristische Personen des öffentlichen Rechts mit Sitz in Österreich zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf der Eisenbahninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die Voraussetzungen für die Erlangung einer Verkehrsgenehmigung sind in den §§ 15 ff EisbG angeführt.

Nähere Informationen zur Erlangung einer Verkehrsgenehmigung werden auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt.

Wenn die Berechtigung für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nicht schon aufgrund einer Verkehrsgenehmigung vorliegt, ist eine Verkehrskonzession für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Stadt- und Vorortverkehr sowie von Güterverkehrsdiensten im Regional-, Stadt- und Vorortverkehr erforderlich. Die Voraussetzungen für die Erlangung einer Verkehrskonzession sind in den §§ 16 ff EisbG angeführt.

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 Eisenbahninfrastruktur nicht mehr gestattet.

Nähere Informationen für die Einbringung eines Antrages auf Erteilung der Sicherheitsbescheinigung Teil A und einer Sicherheitsbescheinigung Teil B werden auf der Homepage der Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt und sind unter folgendem Link abrufbar:

http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_bescheinigung.html

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an:
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion IV/E3 – Oberste Eisenbahnbehörde
Radetzkystraße 2
A – 1030 Wien
zu richten.

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.

Anforderungen an Fahrwegskapazitätsberechtigte gemäß §57a Z2 EISbG

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

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

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

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

Infrastrukturnutzungsvertrag / Fahrwegskapazitätsvertrag / Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB) sind integrierender Bestandteil der Verträge 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 Fahrwegskapazitätswerbers auf Zuweisung von Fahrwegskapazität entsprochen werden, wird in der Folge ein Infrastrukturnutzungsvertrag (Muster siehe Beilage A) oder Fahrwegskapazitätsvertrag 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 Fahrwegskapazitätswerber geschlossen.

Beilagen und integrierender Bestandteil der Verträge sind unter anderem die SNNB, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) - im Anhang unter Beilage B enthalten - sowie die Fahrwegskapazitätsvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegskapazität und eventuell bestellter sonstiger Leistungen enthält.

Vertrag über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen

Wurde einem EVU der Zugang zu Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen gewährt, so hat der Betreiber der Serviceeinrichtungen einen schriftlichen Vertrag mit dem EVU abzuschließen.

Bestellung Eisenbahnaufsichtsorgane

Das EVU hat Eisenbahnaufsichtsorgane gemäß § 30 EISbG zu bestellen. Beeidete Eisenbahnaufsichtsorgane sind dazu berechtigt, das Verhalten von Personen gegenüber 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 Eisenbahnaufsichtorgane gegenüber jedermann weisungsbefugt.

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.

Umweltschutz

Bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur 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.

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. Für den Netzzugang zum Übergabebahnhof am Terminal Graz Süd ist der Nachweis einer Netzzulassung auf der Infrastruktur der ÖBB Infrastruktur ausreichend.

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. § 62 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 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.

Allgemeines

Die Zuweisungsstelle entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH 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 und selbst keine Eisenbahnverkehrsdienste erbringen, 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 EisbG hat die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden, und transparenten Bedingungen unter den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen.

Die Zuweisungsstelle verpflichtet sich die Zuweisungsgrundsätze des § 63 EISbG bestmöglich zu erfüllen.

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Gewährung des Mindestzugangspakets haben ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 4 EisbG, in Form eines schriftlichen Vertrages zu erfolgen, der sämtliche mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der Gewährung des Mindestzugangspakets zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Für jene Fahrwegskapazität auf den Strecken, für welche die StLB nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle ausüben, hat die SCHIG Verträge mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Namen und auf Rechnung der StLB abzuschließen.

Bestellung von Trassen

Vorgehensweise

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte richtet seine Fahrwegkapazitätsbestellung schriftlich an die zuständige Zuweisungsstelle gemäß Punkt 1.3. Eine Fahrwegkapazitätsbestellung hat mit den im Anhang (Beilage C) enthaltenen Bestellformularen zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit (v/max)
- 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 Fahrwegkapazitätsbestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

Bestellfristen

Es kommen folgende Bestellfristen zur Anwendung:

Für den Jahresfahrplan (Beginn jeweils Mitte Dezember eines Jahres)

Hauptbestelltermin für Fahrwegkapazität: 30. August 2019

Erste Nachtragsbestellung: 13. September 2019 (Behandlung erfolgt auf Basis Restkapazität)

Für unterjährigen Verkehr (in Verkehrsetzung mittels Fahrplananordnung)

- Bestelltermin nach Möglichkeit zwei Monate vor Verkehr.
- Standardmäßig nach Möglichkeit 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 Fahrwegkapazitätsbestellung bilden die Grundlage für die Netzfahrplankonstruktion (Jahresfahrplankonstruktion).

Zuweisung von Fahrwegkapazität

Phase I – Hauptbestellphase

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

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

Prioritäten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität

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

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

Die Hauptverkehrszeiten (werktags) 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

Phase II – Koordinierungsverfahren

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

Phase III – Anhörung

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

Phase IV - Koordinierung 2

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

Phase V – Streitbeilegung

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

Phase VI – „überlastete Eisenbahninfrastruktur“

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

Führt das Streitbeilegungssystem zu keiner Lösung des Fahrwegkapazitätskonflikts, entscheidet die SCHIG als Zuweisungsstelle nach den Priorisierungsregeln gemäß § 65c Absatz 3 EisbG abschließend. Gleichzeitig erklärt die Zuweisungsstelle gemäß § 65c Absatz 1 EisbG den

betreffenden Eisenbahninfrastrukturabschnitt für überlastet. Dies erfolgt auch dann, wenn abzusehen ist, dass die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur in naher Zukunft nicht ausreichen wird.

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

Termine für Zuweisung von Fahrwegkapazität für das Fahrplanjahr 2020

Das Fahrplanjahr 2020 dauert von 15. Dezember 2019 bis 12. Dezember 2020

Netzfahrplanentwurf durch SCHIG: 30. September 2019

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

Der Netzfahrplan tritt am 15. Dezember 2019 in Kraft.

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

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

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.

Baubetriebsplanung

Die StLB führen an ihrer Eisenbahninfrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur 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 Schienenersatzverkehre) 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.