

## Änderungen:

Revision 01 – gültig ab 19.04.2024	
Revision 02 – gültig ab 20.11.2024	Anpassung der Kontaktdaten der Zuweisungsstelle (Punkt 1.6.) und Aktualisierung externer Link (BMK)
Revision 03 – gültig ab 12.12.2024	Änderung Preise Ersthub (Punkt 5.1.2)

## Schienennetz-Nutzungsbedingungen

für

### den Güterterminal Graz Süd / Werndorf

gültig für das Fahrplanjahr 2025

Die vorliegenden SNNB gelten für den Zugang zu der von den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) in ihrer Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung gestellte Eisenbahninfrastruktur sowie der damit verbundenen Inanspruchnahme von sonstigen Leistungen der StLB durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (im folgenden kurz EVU) für die Erbringung ihrer Eisenbahnverkehrsdienste.

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

- 1. Einleitung**
- 2. Zugang zum StLB-Eisenbahnnetz**
- 3. Das StLB-Eisenbahnnetz/Infrastrukturregister**
- 4. Zuweisung von Fahrwegkapazitäten**
- 5. Benützungsentgelt**

Beilage A1	Infrastrukturnutzungsvertrag für vernetzte Strecken
Beilage A2	Fahrwegkapazitätsvertrag
Beilage B	AGB zum Infrastrukturnutzungsvertrag
Beilage C	Trassenbestellung

### 1. Einleitung

- 1.1 Gesetzliche Grundlage**
- 1.2 Geltungsbereich / Geltungsdauer**
- 1.3 Rechtliche Hinweise**
- 1.4 Beschwerde, Streitigkeiten und Konfliktbehandlungen**
- 1.5 Ansprechstelle StLB – Betreiber der Serviceeinrichtungen**
- 1.6 Zuweisungsstelle**

### 1.1 Gesetzliche Grundlage

Die SNNB stellen das durch Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU gemeinschaftsrechtlich vorgegebene Instrument dar, den EVU diskriminierungsfreie Zugangsbedingungen vorzugeben. Die gesetzliche Grundlage der SNNB ist § 59 EisbG.

## **1.2 Geltungsbereich / Geltungsdauer**

Die vorliegenden SNNB gelten für den Güterterminal Graz Süd/Werndorf. Aufgrund der mangelnden strategischen Bedeutung für den Schienenverkehrsmarkt sind die vernetzten Strecken Gleisdorf – Weiz, Peggau – Übelbach und Feldbach – Bad Gleichenberg vom Geltungsbereich der vorliegenden SNNB gemäß § 54a Abs 3 EisbG ausgenommen.

Die in den SNNB enthaltenen Parameter basieren auf dem Infrastruktur-Status mit Stand Februar 2024 und werden laufend aktualisiert. Die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sind grundsätzlich für das Fahrplanjahr 2025 - von 15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025 - ausgerichtet.

## **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 Eisenbahninfrastruktur und zu den sonstigen Leistungen für die EVU. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur 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**

Wird das Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes abgelehnt oder kommt eine Einigung

- über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes binnen einem Monat ab Einlagen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
- über ein Begehren auf Gewährung des Mindestzugangspaketes, das im Zusammenhang mit einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Netzfahrplanerstellung nicht berücksichtigt werden soll, gestellt wird, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlagen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle,
- über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf, im Falle der Durchführung eines Koordinierungsverfahrens binnen zehn Arbeitstagen nach dessen Abschluss, und
- über ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlagen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle

nicht zustande oder wurde die von Begehren betroffene Fahrwegkapazität einem anderen Fahrwegkapazitätsberechtigten zugewiesen, kann der Fahrwegkapazitätsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen.

Die Beschwerde hat wahlweise einen Antrag auf Zuweisung der begehrten Fahrwegkapazität samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages oder der angestrebten Urkunde, oder einen Antrag auf Gewährung des Mindestzugangspaketes samt Bezeichnung des wesentlichen Inhaltes des angestrebten Vertrages zu enthalten.

### **1.5 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](mailto:office@stlb.at)

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

### **1.6 Zuweisungsstelle**

Folgende Stelle ist für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zuständig:

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (im Folgenden kurz SCHIG)  
Abt. Förderungen (FRE)  
Jakob-Lind-Straße 2, Stiege 2, 4. OG  
1020 Wien  
Peter Bogner-Paczelt  
Tel.: +43 1 812 73 43 - 4205  
Fax.: +43 1 812 73 43 – 1700  
E-Mail: [schig.fre@schig.com](mailto:schig.fre@schig.com)  
[www.schig.com](http://www.schig.com)

Die SCHIG ist in der Zeit von 9.30 Uhr bis 15:30 Uhr (MO-DO) und 09:30 Uhr bis 13:00 Uhr (FR) erreichbar. Außerhalb der Bürozeiten besteht die Möglichkeit, Anfragen auf Tonband zu hinterlassen.

## 2. Zugang zum StLB-Eisenbahnnetz

- 2.1 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der StLB**
- 2.1.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte**
- 2.1.2 Zugangsberechtigte**
- 2.2 Voraussetzungen für die Ausübung von Zugangsrechten**
- 2.3 Verkehrsgenehmigung, Verkehrskonzession**
- 2.4 Sicherheitsbescheinigung**
- 2.5 Versicherungsbedingungen**
- 2.6 Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte**
- 2.7 Infrastrukturnutzungsvertrag /Fahrwegkapazitätsvertrag/ Allgemeine Geschäftsbedingungen**
- 2.8 Vertrag über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Gewährung von Serviceleistungen**
- 2.9 Bestellung von Eisenbahnaufsichtsorganen**
- 2.10 RID-Güter**
- 2.11 Umweltschutz**
- 2.12 Kompatibilität von Schienenfahrzeugen**
- 2.13 Personal**

### 2.1 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der StLB haben

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

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

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

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr

### 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 Fahrwegkapazitätsberechtigte .

### 2.3 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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) 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.

### 2.4 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 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt und sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/bescheinigung.html>

Der Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist schriftlich an:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Sektion IV/E3 – Oberste Eisenbahnbehörde  
Radetzkystraße 2  
A – 1030 Wien  
E-Mail: e3@bmk.gv.at  
zu richten.

## 2.5 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.

## 2.6. Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß §57a Z2 EisbG

Fahrwegkapazitätsberechtigte 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 Fahrwegkapazität sein einzel- oder gemeinwirtschaftliches Interesse am Erwerb der Fahrwegkapazität nachzuweisen. Ansonsten wird das Fahrwegkapazitätsbegehren zurückgewiesen.

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegkapazität 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 Fahrwegkapazität,
- jedenfalls mit Einbringen des Begehrens, sofern die Zeit bis zum ersten Verkehrstag der zugewiesenen Fahrwegkapazität kürzer als 30 Tage ist.

## 2.7 Infrastrukturnutzungsvertrag / Fahrwegkapazitätsvertrag / 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 Fahrwegkapazitätswerbers auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprochen werden, wird in der Folge ein Infrastrukturnutzungsvertrag (Muster siehe Beilage A) oder Fahrwegkapazitätsvertrag 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 Fahrwegkapazitätswerber geschlossen.

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

## 2.8 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.

## 2.9 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 Eisenbahnaufsichtsorgane gegenüber jedermann weisungsbefugt.

## 2.10 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 IRS 40 471-3 einzuhalten.

## 2.11 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.

## 2.12 Kompatibilität von Schienenfahrzeugen

Nach der Fahrzeugzulassung durch das BMK und auch dann, wenn gemäß Eisenbahngesetz keine Zulassung des BMK 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.

## 2.13 Personal

Für die Anerkennung ausländischer Ausbildungen und die Festlegung von ergänzenden österreichischen Ausbildungen von Triebfahrzeugführern ist das BMK zuständig. Für alle Mitarbeiter:innen, die am Netz der StLB betriebliche Funktionen erfüllen, erfolgt die Ausbildung, Prüfung und Weiterbildung nach den Bestimmungen der StLB. Ein Einsatz dieser Mitarbeiter:innen 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:innen 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.

#### 3.2 Technische Beschreibung des StLB-Schienennetzes

Die technische Beschreibung des Schienennetzes erhalten Sie im [Infrastrukturregister | SCHIG](#)

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass sich der Güterterminal Graz Süd/Werndorf im Ausbau befindet und erweitert wird. Das Infrastrukturregister entspricht dem Stand Februar 2024 und wird im Laufe der Jahre 2024 und 2025 aktualisiert.

##### 3.2.1. 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
Hauptverkehrszeiten	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 <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	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	Nicht vorhanden

### Angaben zur Betriebsführung

Betriebsführer	Steiermärkische Landesbahnen
Betriebsabwicklung	Güterverkehr,
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
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 Anbin- dung an ÖBB Bf Kalsdorf
Eisenbahnsicherungsanlage bzw. eisenbahnsiche- rungstechnische Einrichtungen	Verschubsignale im Übergabebahnhof

**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, wel- che im ÖBB-Netz zugelassen sind
Rückspeisemöglichkeit	ja
höchstzulässige Stromaufnahme je Triebfahrzeug	keine Einschränkungen für Fahrzeuge, wel- che 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 Einschränk- ungen	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 Fahrdrattemperatur 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
Hauptverkehrszeiten	Siehe Abschnitt 5 Mo – Fr 6.00 – 18.30 Uhr

**Angaben zu baulichen Anlagen:**

Spurweite	1435 mm
Betriebslänge	2,039 km
Kleinster Bogenhalbmesser	175 m
zulässiger Überhöhungsfehlbetrag	HL-Richtlinien
zulässige Seitenbeschleunigung	0,85 m/sec <sup>2</sup>
größte Längsneigung	GI 911 5,0 ‰ GI 962 und 963 24 ‰
maximale Rampenneigung (Überhöhungsrampe)	keine Überhöhung ausgeführt
Ausrundung von Kuppen und Wannern	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	Nicht vorhanden

### Angaben zur Betriebsführung

Betriebsführer	Steiermärkische Landesbahnen
Betriebsabwicklung	Güterverkehr, nur Verschubfahrten möglich
Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
maximale Länge der Verschubteile	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	3 Portalkräne, 45 t,
Energieversorgung mit Industriestrom	380 V, 50 Hz, 32 A

### 3.3 Verzeichnis der Betriebsvorschriften und Fahrplanunterlagen

Gemäß RW 38.02.06. Kalsdorf - Kalsdorf Terminal (Übergabebahnhof) - Terminal Graz Süd/Werndorf gelten im Bereich Kalsdorf-Terminal (Übergabebahnhof) die betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG (veröffentlichte Netzzugangsregelwerke für EVU) in der jeweiligen Fassung.

Im Terminalbereich (km 0,983 bis km 3,022) gelten folgende betriebliche Richtlinien in der jeweiligen Fassung:

Norm	Benennung
<b>StLB-Regelwerke</b>	
<b>Betriebliche Dienstvorschriften</b>	
V 26 StLB	DV V 26 StLB – Unfallvorschrift StLB
<b>ZSB Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift</b>	
ZSB 7 (StLB)	ZSB 7 - Betrieb mit funkferngesteuerten Triebfahrzeugen
ZSB 9 (StLB)	ZSB 9 - Einführung Lichtsignal Weichenlage- und Ordnungsmelder (WLM)
<b>Betriebliche Dienstanweisungen</b>	
DA StLB	Dienstanweisungen StLB (gesamtes Netz)
	Dienstanweisungen StLB Streckenbezogen (lokaler Geltungsbereich)
<b>Betriebsstellenbeschreibungen (inkl. Anlagen)</b>	
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung Terminal Graz Süd
Alle, bzw. weitere in den nationalen Sicherheitsvorschriften genannte Normen, Regelwerke, Dienstanweisungen, Dienstbehelfe, sind über Hinweise/Verweise in diesen nationalen Sicherheitsvorschriften mitgültig, ebenso Bestimmungen für nationale Grenzen (ÖBB-Regelwerke) RW 38.02.XX.	
<b>Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG</b>	
<i>Übersetzungstabelle ÖBB-CCG siehe Bsb Terminal Graz Süd</i>	
30.02.	Signalbuch
30.01. V3	Betriebsvorschrift V3
30.03. ZSB	30.03.09. ZSB 9 - Freihalten der Bahnbreite
	30.03.12. ZSB 12 - Sicherheitseinrichtungen
	30.03.14. ZSB 14 - Verwendung von Hemmschuhen
	30.03.15. ZSB 15 - Kommunikationsmethodik
	30.03.16. ZSB 16 - Streckenkenntnis / Ortskenntnis
	30.03.20. ZSB 20 - Rollende Landstraße (ROLA), Niederflurgüterzüge und Niederflur-güterwagen
	30.03.24. ZSB 24 - Selbstrettung
	30.03.31.01 ZSB 31 - Netzzugangsrelevante Bestimmungen für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG
	30.03.32. ZSB 32 - Dienst auf Triebfahrzeugen
30.03.36. ZSB 36 - Elektrische Zugheizung	
30.04.	Dienstanweisungen (siehe Bsb Terminal Graz Süd)
30.05.	

31.03. DV M26	Bremsvorschrift M26
12.01.	Elektrobetriebsvorschrift DV EL 52
38.02.	38.02.06. Kalsdorf - Kalsdorf Terminal (Übergabebahnhof) - Terminal Graz- Süd/Werndorf
90.01. ÖBB 40	Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz

### Übergang auf Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG

Beim Übergang auf Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG sind betrieblichen Richtlinien der ÖBB-Infrastruktur AG maßgebend.

### Gesetzliche Rahmenbedingungen

Für den Zugang zum Terminal Graz Süd sind alle gesetzlichen Rahmenbedingungen einzuhalten, insbesondere sind folgende internationalen Normen/Gesetze/Verordnungen maßgebend:

<b>Verzeichnis der internationalen und nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen</b>		
Abkürzung	Bezeichnung	Bemerkung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957	
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung	
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung	
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastretegesetz	
EisbEPV	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung	
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften	
AVV	Allgemeiner Vertrag über die Verwendung von Güterwagen	
RID	Übereinkommen über die Übergabe von RID-Gütern im internationalen Verkehr	
TSI OPE	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“	

Die jeweils aktuell gültige Fassung und weitere Informationen sind im Internet unter [RIS Informationsangebote \(bka.gv.at\)](https://www.ris.informationsangebote.bka.gv.at) und [EU-Recht - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu) abrufbar.

## 4. Zuweisung von Fahrwegkapazität

### 4.1 Allgemeines

### 4.2 Bestellung von Fahrwegkapazität

### 4.3 Bestellfristen

### 4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

### 4.5 Baubetriebsplanung

### 4.6 Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur

#### 4.1 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 Mindestzugangspaketes 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 Mindestzugangspaketes zusammenhängende, transparente und nichtdiskriminierende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten hat. Für jene Fahrwegkapazität 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.

## 4.2 Bestellung von Trassen

### 4.2.1 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, au-  
bergewöhnliche 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.

### 4.3 Bestellfristen

Es kommen folgende Bestellfristen zur Anwendung:

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

Hauptbestelltermin für Fahrwegkapazität: 19. August 2024

Erste Nachtragsbestellung: 19. September 2024 (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).

## 4.4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

### 4.4.1 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 15. 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 haben Fahrwegkapazitätsberechtigte, die ein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Personenverkehr auf im § 57c Abs. 1 angeführten Eisenbahnen bei der Zuweisungsstelle einzubringen beabsichtigen, die Zuweisungsstelle und die Schienen-Control Kommission davon mindestens 18 Monate vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplanes, auf den sich dieses Begehren beziehen soll, zu unterrichten.

Die Zuweisungsstelle räumt 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

#### **4.4.2 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.

#### **4.4.3 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.

#### **4.4.4 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.

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

Die Zuweisungsstelle hat gemäß § 65b Abs. 4 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.

#### 4.4.6 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.

#### 4.4.7 Termine für Zuweisung von Fahrwegkapazität für das Fahrplanjahr 2025

Das Fahrplanjahr 2025 dauert von 15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025

Netzfahrplanentwurf durch SCHIG: 30. September 2024

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

Der Netzfahrplan tritt am 15. Dezember 2024 in Kraft.

#### 4.4.8 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.

Die Zuweisungsstelle überprüft, ob es erforderlich ist, Fahrwegkapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplanes vorzuhalten, um auf vorhersehbare Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-Hoc-Begehren), schnell reagieren zu können.

### 4.5 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 diskriminierungsfrei 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. Gemäß § 55e Abs 3 EisbG werden die vom Fahrwegkapazitätsberechtigten hervorgebrachten Anliegen bestmöglich berücksichtigt.

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.

#### **4.6 Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur**

Eine Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur wird gemäß § 53a Abs 2 EisbG wie folgt eingeräumt:

- Für Unternehmen, die Schienenfahrzeuge erzeugen;
- Für Antragstellern im Zuge von Ermittlungen in einem von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geführten Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen;
- Für Eisenbahnunternehmen, bevor sie ein Schienenfahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet einsetzen.

Für die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 53a Abs 2 EisbG gelten die Vorgaben dieser Schienennetz-Nutzungsbedingungen samt Anlagen sowie das Benützungsentgelt.

### **5. Benützungsentgelt**

(gültig für das Fahrplanjahr 2025)

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass sich der Güterterminal Graz Süd/Werndorf im Ausbau befindet und erweitert wird, dadurch vergrößert sich das Angebot am Terminal um weitere Service- und Zusatzleistungen. Diese werden bei Verfügbarkeit durch Aktualisierungen der gegenständlichen SNNB veröffentlicht.

#### **5.1 Güterterminal Graz Süd/Werndorf**

##### **5.2 Erlaubniskarten**

#### **5.1 Güterterminal Graz Süd/Werndorf:**

##### **5.1.1 Leistungen gem. § 58b Abs 1 EisbG - Serviceleistungen**

##### **5.1.2 Leistungen gem. § 58b Abs 2 EisbG – Zusatzleistungen**

##### **5.1.3 Leistungen gem. § 58b Abs 3 EisbG - Nebenleistungen**

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

### 5.1.1 Leistungen gem. § 58b Abs 1 EisbG – Serviceleistungen

Für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur 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 Güterterminal Graz Süd/Werndorf	je 2-achsigem Wagon und Richtung € 6,72 je 4-achsigem Wagon und Richtung € 11,08 je Wagon mit mehr als 4 Achsen und Richtung € 15,28
Zugsteuerung inkl. Benützung Signal-, Sicherungs- u. Kommunikationseinrichtungen je Zugfahrt inkl Tfz (Verrechnung je Ein- u. Ausfahrt, nicht für intere Verschubfahrten)	je Zugfahrt inkl Triebfahrzeug € 75,00
Nutzung Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom	
Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Eisenbahnverkehrsdienstes, für den Fahrwegkapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.	
Mitbenützung der Abstellgleise für Wagon je Wagon und Tag (nach Verfügbarkeit)	Tag 0-7 € 0,00 ab Tag 8 € 3,22
Mitbenützung der Abstellgleise für Tfz je Tag (>24 Std.) (nach Verfügbarkeit)	je Triebfahrzeug und Tag € 25,78
Benützung der Fahrleitungsanlagen	je Zugfahrt + je arbeitenden Tfz € 9,14
Benützung der nicht geeichten Betriebstankstelle  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 StLB Geschäftsleitung in Graz Kontakt aufzunehmen. Die Beistellung zur Tankstelle wird gesondert verrechnet.	je Tankvorgang € 29,72
Werkstättenpersonal (nach Verfügbarkeit)	<a href="https://www.steiermarkbahn.at/wp-content/uploads/2022/12/werkstaetten-imagefolder.pdf">https://www.steiermarkbahn.at/wp-content/uploads/2022/12/werkstaetten-imagefolder.pdf</a>
Wagonreparatur (nach Verfügbarkeit)	Abrechnung nach AVV
Mitbenützung Werkstättingleis für Wagen je Wagon und Tag	Ab der Eingangsuntersuchung bis zur Betriebsfreigabe € 0,00 Ab Betriebsfreigabe € 3,22
Mitbenützung der Werkstättingleise für Tfz je Tag (>24 Std.)	Ab der Eingangsuntersuchung bis zur Betriebsfreigabe € 0,00  Ab Betriebsfreigabe € 25,78
WTU – wagentechnische Untersuchung (nach Verfügbarkeit)	Auf Anfrage

Zugvorbereitung?	
Terminalleistungen  Weiterführende Informationen und die AGB finden Sie auf folgender Homepage <a href="http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/">http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/</a>  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 ( <a href="http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/">http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/</a> ).	

### Betriebszeiten/Verschubzeiten/Öffnungszeiten

Die planmäßigen Betriebszeiten/Verschubzeiten für die Schienennutzung und die Öffnungszeiten des Terminals/Depot/Kran sowie den Serviceeinrichtungen finden Sie auf folgender Homepage  
<http://www.stlb.at/terminal-graz-sued/>.

Außerhalb der planmäßigen Betriebszeiten erbrachte Infrastrukturleistungen werden nach tatsächlichem Aufwand verrechnet. Siehe dazu Punkt 5.1.3.

#### 5.1.1.1 Anlagennutzungen und Leistungen, die in den Serviceleistungen enthalten sind:

- Bearbeitung von Anfragen von zugangsberechtigten EVU auf Zuweisung von Fahrwegkapazität 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.

#### 5.1.1.2 Leistungen, die nicht in den Serviceleistungen enthalten sind

- 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.)

### 5.1.2 Leistungen gem. § 58b Abs 2 EisbG – Zusatzleistungen

Leistungen	Entgelt
Durchführung von Verschubbetrieb und Wagenbeistellung	Kranung (Ersthub) Wechselaufbau, Großraumbehälter, Container € 39,50  Kranung (Ersthub) Sattelaufleger € 42,00  Verschubleistung Übergabebahnhof-Terminal (Ein- und Ausgang) je Umlauf € 470,36  Verschubstunde (je Ausreihung oder Beistellung eines Wagens oder einer Wagengruppe werden mindestens zwei Verschubviertelstunden verrechnet, die Abrechnung erfolgt in Verschubviertelstunden)) je Stunde € 235,18  Werkstättenverschub: <a href="https://www.steiermarkbahn.at/wp-content/uploads/2022/12/werkstaeten-imagefolder.pdf">https://www.steiermarkbahn.at/wp-content/uploads/2022/12/werkstaeten-imagefolder.pdf</a>  Erstellung Wagenliste € 62,09  Preiszuschlag außerhalb der Verschuböffnungszeiten Werktags +50% der Verschubkosten  Preiszuschlag außerhalb der Verschuböffnungszeiten Sonn- und Feiertags +100% der Verschubkosten
Absage bestellter Züge innerhalb von 0-14 Tagen	Verrechnung je Zugfahrt (Ein- sowie Ausgang) € 235,18

### 5.2 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 StLB 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.

<b>Leistungen</b>	<b>Entgelt</b>
Erlaubniskarte zum Betreten von nicht öffentlich zugänglichen Bahnanlagen pro Person	je Erlaubniskarte € 109,39
Begleitperson (betriebliche Leitung) bei Betreten von Gefahrenräumen	je angefangener Stunde € 109,39

## **Anhang**

Beilage A 1

Muster Infrastrukturnutzungsvertrag für vernetzte Strecken

Beilage A 2

Muster Fahrwegkapazitätsvertrag

Beilage B

Allgemeine Geschäftsbedingungen zum Infrastrukturnutzungsvertrag (AGB)

Beilage C

Muster Trassenbestellformular

Beilage D

Gleislageplan