

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB) 2025



Stand: 17.06.2024

Änderungen:

Revision 01 – gültig ab 17.06.2024	
---------------------------------------	--

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

Inhaltsverzeichnis

		Allgemeines	3
1.		Einleitung	4
	1.1	Voraussetzungen der Ausübung von Zugangsrechten, Nutzungsumfang	4
	1.2	Nachweis, Unterlagen	5
	1.3	Übertragung von Rechten und Pflichten	5
	1.4	Personal	6
	1.5	Fahrbetriebmittel	6
	1.6	Versicherung	6
	1.7	Betriebsunterlagen	7
	1.8	Betriebsvorschriften	7
	1.9	Betriebssprache	7
	1.10	Eisenbahninfrastrukturqualität	8
	1.11	Informations- und Meldepflichten	8
	1.12	Recht der WLB, während der Laufzeit des Vertrages Arbeiten am Fahrweg vorzunehmen	9
	1.13	Prüfungs-, Weisungs- und Untersagungsrechte	9
	1.14	Störungen in der Betriebsabwicklung	10
	1.15	Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren	10
	1.16	Freimachen der Eisenbahninfrastruktur	10
	1.17	Grundsätze der Haftung	11
	1.18	Haftung der WLB	11
	1.19	Haftung des Zugangsberechtigten	12
	1.20	Zusammenwirken von Ursachen	12
	1.21	Haftung bei Schäden Dritter	12
	1.22	Haftung der Bediensteten	13
	1.23	Gehilfenhaftung	13
	1.24	Umwelthaftung	13
	1.25	Umweltgefährdende Einwirkungen	13
	1.26	Inanspruchnahme durch Dritte	13
	1.27	Betreten von Anlagen der WLB	14
	1.28	Beendigung des Vertrages	14
	1.29	Weitergabe von Daten des Zugangsberechtigten	15
	1.30	Geheimhaltung	15
	1.31	Leistungen, die nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt abgegolten sind	15
	1.32	Änderungen der SNNB	15
	1.33	Zahlungsverzug	16
	1.34	Aufrechnungsbefugnis	16
	1.35	Salvatorische Klausel	16
	1.36	Zurückbehaltungsrecht	16
	1.37	Geltendes Recht, Gerichtsstand	16
	1.38	Beschwerden	
2.		Zuweisung von Fahrwegkapazitäten	17
	2.1	Zuweisung durch die Zuweisungsstelle	17
	2.2	Zuweisung durch die SCHIG mbH	17
	2.3	Zuweisungsverfahren	18
	2.4	Nicht genutzte Fahrwegkapazität	18
	2.5.	Zugang zu Serviceeinrichtungen	18

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

3.		Produktkatalog Netzzugang 2025	21
	3.1	Allgemeines	22
	3.2	Leistungen gemäß § 58 (1) EisbG	23
	3.3	Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG	24
	3.4	Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG	25
4.		Entgelte für den Produktkatalog	26
	4.1	Allgemeines	26
	4.2	Entgelte für Leistungen gemäß § 58 (1) EisbG	26
	4.3	Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG	26
	4.4	Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG	27
	4.5	Erläuterungen und Information zu den Entgelten der Wiener Lokalbahnen AG (WLB)	28

Anlage 1: Zuweisungsverfahren

Antrag auf Zugtrassenvereinbarung

Anlage 2: Das WLB-Netz

Anlage 3: Entwurf zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Anlage 4: Entwurf zum Fahrwegkapazitätsvertrag

Anlage 5: Streckenübersicht

WIENER LOKALBAHNEN GmbH

SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

Die vorliegenden SNNB gelten für den Zugang zu der von der WIENER LOKALBAHNEN GmbH (WLB) in ihrer Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur sowie der damit verbundenen Inanspruchnahme von sonstigen Leistungen der WLB durch Fahrwegkapazitätsberechtigte und Zugangsberechtigte für die Erbringung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen.

Allgemeines

WLB – Ansprechpartner - Betreiber der Serviceeinrichtungen

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
Purkytstraße 1B
1230 Wien

DI (FH) Mathias Cremer Tel: +43 664 6234 313
E-Mail: mathias.cremer@wlb.at

Zuweisungsstelle & Entgelterhebende Stelle der WLB

SCHIG mbH – Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.
Jakob-Lind-Straße 2, 2. Stock, 4. OG, 1020 Wien
Abt. Förderungen

Peter Bogner-Paczelt
Tel: 01/8127343-4205
Fax: 01/8127343-1700
E-Mail: schig.fre@schig.com
www.schig.com

Begriffsbestimmungen

Soweit im Folgenden nicht definiert, wird insbesondere auf das Bundesgesetz vom 13. Februar 1957 über das Eisenbahnwesen, BGBl. Nr. 1957/60 (EisbG) in der jeweils geltenden Fassung verwiesen.

Genehmigung

Die nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen/die internationale Gruppierung (EVU) seinen/ihren Sitz hat, erteilte Berechtigung im Sinne der EU-Richtlinie 2016/798 zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen oder eine Verkehrsgenehmigung/-konzession gemäß EisbG.

Hilfspersonen

Bedienstete oder andere Personen, deren sich die WLB oder der Zugangsberechtigte zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Dritter

Jede andere natürliche oder juristische Person als die WLB und der Zugangsberechtigte, einschließlich deren Hilfspersonen.

Fahrwegkapazität

Die beantragte und durch Abschluss eines schriftlichen Vertrages zugewiesene Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten eingesetzt werden kann.

Störungen in der Betriebsabwicklung

Abweichungen von den normalen Betriebsbedingungen insbesondere auf Grund von Unfällen, Fahrzeuggebrechen, Störungen an Sicherungsanlagen, Fahrleitungsstörungen, Arbeiten am Fahrweg, Naturereignissen und sonstigen unabwendbaren Ereignissen.

Zuweisungsstelle und Entgelterhebende Stelle der WLB

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) hat ab dem Fahrplan 2006/2007 die Aufgaben der Zuweisungsstelle für die WLB übernommen und übernimmt vertraglich sämtliche Agenden als Entgelterhebende Stelle.

Fahrwegkapazitätsberechtigte sind (§57a EisbG)

- Zugangsberechtigte,
- 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 sind (§ 57 EisbG):

- Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten
- 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

1. Einleitung

1.1. Voraussetzungen der Ausübung von Zugangsrechten, Nutzungsumfang

1.1.1. Anforderung an Zugangsberechtigte gemäß § 57a Z1 EisbG:

- Der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als EVU (Verkehrsgenehmigung bzw. Konzession) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
- die Sicherheitsbescheinigung;
- der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen;

1.1.2. Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß §57a Z2 EisbG

Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 74a 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 WLB 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.

1.2. Nachweise, Unterlagen

1.2.1 Der Zugangsberechtigte übermittelt der WLB schriftlich sämtliche für die Ausübung der Rechte aus den SNNB erforderlichen Unterlagen gemäß Punkt 1.1. als Nachweis dafür, dass es die Voraussetzungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erfüllt.

1.2.2 Der Zugangsberechtigte erklärt schriftlich, dass es zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses eine Änderung aller Genehmigungen gemäß Punkt 1.1 weder beantragt hat noch, dass eine solche zwischenzeitlich erfolgt ist und auch kein Widerrufsverfahren eingeleitet ist. Der Zugangsberechtigte hat der WLB unverzüglich jede Änderung hinsichtlich der Ausübungsvoraussetzungen oder den Widerruf der Genehmigung mitzuteilen. Allfällige Schadenersatzansprüche der WLB bleiben dadurch unberührt.

1.2.3 Die geforderten Nachweise/Unterlagen müssen jeweils im Original oder amtlich beglaubigter Abschrift in deutscher Sprache bzw. in beglaubigter deutscher Übersetzung vorgelegt werden.

1.3 Übertragung von Rechten und Pflichten

- 1.3.1 Der Zugangsberechtigte, ist, ausgenommen Punkt 1.3.2. nicht berechtigt, Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf andere natürliche oder juristische Personen zu übertragen. Zum Recht der Zuweisungsstelle der WLB zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 1.28.
- 1.3.2 Der Zugangsberechtigte kann sich nach vorheriger Zustimmung der Zuweisungsstelle und der WLB zur Erbringung von Leistungen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als Subunternehmer bedienen, soweit und insoweit dies von der Sicherheitsbescheinigung des EVU umfasst ist. Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet zur Einhaltung der Bestimmungen der Sicherheitsbescheinigung und verantwortlich für die Einhaltung des Vertrages. Über Verlangen der Zuweisungsstelle und der WLB ist der Zugangsberechtigte zur Vorlage der Vertragsbestimmungen der mit dem Subunternehmer getroffenen Vereinbarung an die Zuweisungsstelle und der WLB verpflichtet, welche die Nutzung der von der WLB zur Verfügung gestellten Infrastruktur und die Inanspruchnahme sonstiger Leistungen, insbesondere den Einsatz von Personal und Fahrbetriebsmittel regeln. Der Vertrag zwischen dem Zugangsberechtigten, der Zuweisungsstelle und der WLB bleibt unberührt. Der Zugangsberechtigte darf sich nur solcher Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen, die wirtschaftlich und technisch in der Lage sind, die Bedingungen dieses Vertrages einzuhalten. Für durch ein vom Zugangsberechtigten beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgtes Handeln oder Unterlassen haftet der Zugangsberechtigte wie für eigenes. Zum Recht der Vertragsauflösung siehe Punkt 1.28.
- 1.3.3 Dem Zugangsberechtigten ist jeglicher Handel mit der (den) dem EVU zugewiesenen Fahrwegkapazität(en) untersagt, widrigenfalls die Zuweisungsstelle und die WLB zur fristlosen Kündigung des Vertrages berechtigt ist (siehe Punkt 1.28).

1.4 Personal

- 1.4.1 Der Zugangsberechtigte ist dafür verantwortlich, dass das für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebes erforderliche Personal den Anforderungen entspricht, die sich aus dem für die Erbringung der vorgesehenen Verkehrsleistung maßgeblichen Rechts- und sonstigen Vorschriften sowie Regelungen ergeben.
- 1.4.2 Soweit die Sicherheitsbescheinigung insofern diesbezüglich keine Angaben enthält, hat der Zugangsberechtigte auf Verlangen der WLB jederzeit während der Vertragsdauer insbesondere nachzuweisen, dass das Personal
- 1.4.2.1 über die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie über die fachliche Eignung zur Erfüllung der Verpflichtungen des gegenständlichen Vertrages verfügt,
- 1.4.2.2 die Kenntnis, der für die Strecken der WLB jeweils geltenden Vorschriften hat und diese beachtet,
- 1.4.2.3 die Betriebssprache (siehe Punkt 1.9) ausreichend beherrscht, um sowohl unter normalen Betriebsbedingungen als auch bei Störungen in der Betriebsabwicklung die Anwendung der Vorschriften in Wort und Schrift sowie einen Informationsaustausch zu ermöglichen.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH

SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

1.5 Fahrbetriebsmittel

1.5.1 Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur nur Fahrbetriebsmittel (Fahrzeuge) einzusetzen, die von der zuständigen Stelle für den Verkehr zugelassen sind. Diese Zulassung muss inhaltlich zumindest der nach dem EisbG in der jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung entsprechen.

1.5.2 Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass die Fahrbetriebsmittel während der gesamten Vertragsdauer insbesondere den Anforderungen der Sicherheitsbescheinigung entsprechen. Anderenfalls ist die WLB berechtigt, den Vertrag fristlos aufzulösen. Allfällige Schadenersatzansprüche der WLB bleiben dadurch unberührt.

1.5.3 Zusätzlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung und der Prüfung der Streckenkompatibilität benötigen Schienenfahrzeuge vor dem Einsatz am Netz der Wiener Lokalbahnen GmbH auch eine Zustimmungserklärung der Wiener Lokalbahnen GmbH. Zum Erlangen der Zustimmungserklärung ist durch das EVU der Nachweis der Streckenkompatibilität nach Anhang 5 zu erbringen.

Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge mit den folgenden Interoperabilitätskennzeichen:

- Güterwagen: RIV, TEN, CW, TEN GE
- Reisezugwagen: RIC

Bearbeitungsdauer 8 Wochen
Absprechperson: wlb.faplo@wlb.at

1.5.4 Außergewöhnliche Sendungen

Sendungen/Transporte gelten als außergewöhnlich, wenn wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Eisenbahninfrastrukturanlagen oder Wagen besondere Maßnahmen erforderlich sind und sie deshalb nur unter besonderen technischen und/oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können. Ebenso sind Triebfahrzeuge, welche nicht mit einer VETAG oder dem WLB-Funk ausgestattet sind, als außergewöhnliche Sendung einzustufen.

Bearbeitungsdauer: 5 Wochen
Absprechperson: wlb.faplo@wlb.at

1.6 Versicherung

1.6.1 Vor Inkrafttreten des Vertrages hat der Zugangsberechtigte die aufrechte Deckung der Haftpflicht durch Vorlage einer Bestätigung seitens des jeweiligen Versicherers über Abschluss, Bestehen, Umfang und Deckung einer dem Artikel 22 der EU-Richtlinie 2012/34/EU entsprechenden Versicherung nachzuweisen und diese in der jeweils erforderlichen Höhe während der gesamten Vertragsdauer aufrechtzuerhalten. Änderungen im Versicherungsvertrag oder in der Deckung sind den WLB durch Vorlage einer entsprechenden Bestätigung des Versicherers unverzüglich bekannt zu geben. Im Falle einer nach Vertragsabschluss eintretenden Unterdeckung oder Verlustes des Versicherungsschutzes ist unverzüglich eine ausreichende Deckung der Unfallhaftpflicht herbeizuführen. Allfällige Schadenersatzansprüche der WLB bleiben dadurch unberührt.

1.6.2 Der Zugangsberechtigte ermächtigt die WLB ausdrücklich, vom Haftpflichtversicherer Auskünfte über den Versicherungsvertrag und über die Deckung der Risi-

ken verlangen zu können. Des Weiteren ist die WLB berechtigt, in die Versicherungsunterlagen des Zugangsberechtigten Einsicht zu nehmen.

1.6.3 Die WLB kann vom Erfordernis des Nachweises der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung absehen, wenn vom Zugangsberechtigten die Deckung der Unfallhaftpflicht durch zumindest gleichwertige Vorkehrungen nachgewiesen wird. Diesbezüglich hat der Zugangsberechtigte vor Inkrafttreten des Vertrages die aufrechte Deckung der Haftpflicht durch Vorlage geeigneter Unterlagen über Bestehen, Umfang und Deckung der entsprechenden Höhe während der gesamten Vertragsdauer aufrecht zu erhalten. Änderungen, welche die gleichwertigen Vorkehrungen oder die Deckung betreffen, sind der WLB durch Vorlage geeigneter Unterlagen unverzüglich bekannt zu geben. Im Falle einer nach Vertragsabschluss eintretenden Unterdeckung oder eines Wegfalls der gleichwertigen Vorkehrungen ist unverzüglich eine ausreichende Deckung der Unfallhaftpflicht herbeizuführen. Allfällige Schadenersatzansprüche der WLB bleiben dadurch unberührt.

1.6.4 Zum Recht der Zuweisungsstelle und der WLB zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 1.28.

1.7 Betriebsunterlagen

1.7.1 Die WLB stellt mit der Anlage 5 eine in regelmäßigen Abständen aktualisierte Beschreibung sämtlicher Strecken des verfügbaren Netzes im Internet für jedermann abrufbar bereit. Die Beschreibung enthält für jede Strecke insbesondere folgende Informationen:

Höchstgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Zuggattung, Radsatzlast, Lichtraumprofil, Art der Elektrifizierung, Art des Signalsystems, Ortungsanlagen, Zugfunksystem, größte zulässige Zuglänge, größtes zulässiges Zuggewicht.

1.7.2 Die WLB händigt dem Zugangsberechtigten spätestens bei Vertragsabschluss alle Unterlagen, welche diese Informationen enthalten, die detaillierten Fahrplanunterlagen sowie allfällige Änderungen zeitgerecht aus.

1.8 Betriebsvorschriften

1.8.1 Die Betriebsvorschriften und die jeweiligen Änderungen können vom Zugangsberechtigten unentgeltlich unter:

<http://www.wlb.at>

abgerufen werden. Auf Wunsch des Zugangsberechtigten können ihm die Betriebsvorschriften auch in gedruckter Form übergeben werden. Mit allfälligen Änderungen, Ergänzungen oder neu anzuwendenden Betriebsvorschriften wird der Zugangsberechtigte automatisch beteiligt.

1.8.2 Der Zugangsberechtigte ist verpflichtet, seine Bediensteten und andere natürliche und juristische Personen, deren es sich im Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastrukturnutzung bedient, vorab nachweislich mit den Betriebsvorschriften zu beteiligen und auf die Einhaltung der Bestimmungen zu achten.

1.9 Betriebssprache

Die auf dem Netz der WLB zu verwendende Sprache ist Deutsch.

1.10 Eisenbahninfrastrukturqualität

1.10.1 Die WLB stellt sicher, dass die Eisenbahninfrastrukturqualität unter normalen Betriebsbedingungen zur Erbringung der jeweils vertraglich vorgesehenen Verkehrsleistungen geeignet ist.

1.10.2 Dessen ungeachtet ist die WLB berechtigt, die Eisenbahninfrastrukturqualität soweit dies notwendig ist, jedenfalls jedoch nicht willkürlich zu verbessern, oder zu verschlechtern, sowie die diesbezüglichen technischen Standards zu ändern.

Wenn eine solche Änderung während der Geltungsdauer des Vertrages erfolgt, ist die WLB verpflichtet, die negativen Auswirkungen auf den Zugangsberechtigten, insbesondere durch die Maßnahmen gemäß Punkt 1.15 soweit als wirtschaftlich vertretbar zu minimieren. Etwaige Gewährleistungs- oder Schadenersatzansprüche bleiben davon unberührt.

1.10.3 Stellt der Zugangsberechtigte besondere, über die bestehende Eisenbahninfrastrukturqualität hinausgehende Anforderungen, insbesondere hinsichtlich Ausstattung des Fahrweges oder einen verkürzten Durchführungszeitraum von Arbeiten, so ist insbesondere über Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung eine gesonderte Vereinbarung abzuschließen. Die WLB ist berechtigt den Vertragsabschluss – jedoch nicht willkürlich – abzulehnen.

1.11 Informations- und Meldepflichten

- 1.11.1 Soweit in den Betriebsvorschriften nicht abweichende Informations- und Meldepflichten vorgesehen sind, hat der Zugangsberechtigte der WLB rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges, Nachstehendes zu melden:
- 1.11.1.1. Zusammensetzung des Zuges (Triebfahrzeugreihe, Länge, Gewicht, Wagennummern und -anzahl, Bremsausmaß),
 - 1.11.1.2 Besonderheiten wie nicht RIC/RIV-fähige Fahrzeuge, gefährliche Güter im Sinne des RID, besondere, das Fahrzeug oder seine Beladung betreffende Beschränkungen,
 - 1.11.1.3 verspätungsrelevante Faktoren (z.B. Motorausfälle bei Triebfahrzeugen),
 - 1.11.1.4 andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung notwendige Angaben.
 - 1.11.1.5 Andere Angaben, die sich aus einschlägigen Gesetzen und Verordnungen ergeben.
- 1.11.2 Der Zugangsberechtigte hat sicherzustellen, dass in jedem Zug Zugpersonal vorhanden ist, das Informationen der WLB entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, insbesondere betriebliche Entscheidungen, bezogen auf die jeweilige Verkehrsleistung, im Namen des Zugangsberechtigten zu treffen.
- 1.11.3 Nach Maßgabe der der WLB zur Verfügung stehenden Ressourcen teilen die WLB dem Zugangsberechtigten auf Anfrage die Position seines Zuges mit. Die diesbezüglichen Ansprechstellen, die Informationsmittel und die möglichen Informationszeitpunkte ergeben sich aus der Vereinbarung über die Zuweisung und Fahrwegkapazität.

1.12 Recht der WLB, während der Laufzeit des Vertrages Arbeiten am Fahrweg vorzunehmen

- 1.12.1 Die WLB hat das Recht, an ihrer Eisenbahninfrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur stehenden Arbeiten oder Maßnahmen durchzuführen.
- 1.12.2 Über längere Zeit im Voraus geplante Arbeiten, die schwerwiegende Störungen in der Betriebsabwicklung nach sich ziehen, informieren die WLB die Zugangsberechtigten möglichst 6 Monate vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen; über alle sonstigen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die WLB die Zugangsberechtigten ehest möglich. Gemäß § 55e Abs 3 werden die vom Fahrwegkapazitätsberechtigten hervorgebrachten Anliegen bestmöglich berücksichtigt.
- 1.12.3 Die WLB führt die Arbeiten oder Maßnahmen so aus, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen des Zugangsberechtigten möglichst gering gehalten werden.

1.13 Prüfungs-, Weisungs- und Untersagungsrecht

- 1.13.1 Die WLB ist berechtigt, jederzeit und an jedem Ort zu überprüfen, ob der Zugangsberechtigte die vertraglichen Eisenbahnverkehrsdienste unter Einhaltung der Betriebsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Unversehrtheit der Eisenbahninfrastruktur, erbringt. Die WLB hat das Recht, sich jederzeit aus begründe-

tem Anlass vom Kenntnis- und Wissensstand sowie von der Art der Dienstausbübung und der Dienstfähigkeit der mit der Durchführung des Verkehrs betrauten Mitarbeiter des Zugangsberechtigten zu überzeugen. Die WLB kann weiters prüfen, ob der Zugangsberechtigte seine vertraglichen Rechte und Pflichten bezüglich der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einhält.

- 1.13.2 Zum Zwecke der Ausübung der vorstehenden Rechte hat das mit der Durchführung dieser Kontrollen betraute Personal der WLB das Recht, dem Personal des Zugangsberechtigten betriebliche Anweisungen zu erteilen, und das Recht auf Zugang zu den Fahrzeugen, Anlagen und Einrichtungen des Zugangsberechtigten, soweit dieser Zugang zur Überprüfung notwendig ist.
- 1.13.3 Die WLB ist bei Unfällen oder bei vermutetem Verstoß gegen die Betriebsvorschriften unter anderem dazu berechtigt, Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (z.B. Geschwindigkeitsstreifen) abzunehmen und/oder zu kopieren. Erfolgen diese Aufzeichnungen ADV-unterstützt, sind der WLB, sofern dies nicht bereits im Zuge der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erfolgt ist, die für eine Datenauswertung erforderlichen Programme zur Verfügung zu stellen.
- 1.13.4 Die in den Punkten 1.13.1 und 1.13.2 angeführten Rechte der WLB gelten insbesondere auch bei eingetretenen Schäden an Eisenbahninfrastrukturanlagen (Gleiskörper, Sicherungsanlagen, Fahrleitungen, etc.).
- 1.13.5 Die vorstehenden Regelungen lassen die Befugnisse insbesondere staatlicher Stellen sowie die Verantwortung des Zugangsberechtigten unberührt.
- 1.13.6 **Untersagung der Betriebsführung**
Die Betriebsführung wird dem Zugangsberechtigten von der WLB kurzfristig untersagt,
 - 1.13.6.1 wenn die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen und sicheren Verkehrs nicht gewährleistet ist,
 - 1.13.6.2 wenn die Verlässlichkeit im Sinne von Punkt 1.4 des Personals des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten während der Vertragsdauer weggefallen ist,
 - 1.13.6.3 wenn die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen notwendigen, in der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Sicherheitsstandards der Fahrbetriebsmittel des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten weggefallen sind.

1.14 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 1.14.1 Zwischen dem Zugangsberechtigten und der WLB ist unverzüglich jede drohende oder eingetretene Störung in der Betriebsabwicklung, insbesondere solche Störungen, die zu Abweichungen von der vereinbarten Zugtrasse (Verspätungen etc.) führen können, sowie jeder drohende oder eingetretene Schaden, der sich auf die Sicherheit und Ordnung, die Pünktlichkeit, den korrekten Ablauf der Verkehrsleistungen, die Unversehrtheit der Eisenbahninfrastruktur oder der Umwelt, andere Nutzer oder Dritte auswirken könnte, zu melden.
- 1.14.2 **Bonus Malus System**
Das Infrastrukturbenutzungsentgelt gemäß Punkt 3 des Produktkataloges wird bei, von dem Vertragspartner zu vertretenden Störungen, die zu einer Verspätung im Betriebsablauf führen, erhöht beziehungsweise verringert.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH

SCHIENENNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

1.15 Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren

- 1.15.1 Die WLB ist bestrebt, Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten so gering wie möglich zu halten.
- 1.15.2 Die WLB setzt bei Störungen in der Betriebsabwicklung alles daran, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann die WLB, nach Möglichkeit nach Rücksprache mit dem Zugangsberechtigten, insbesondere Züge verlangsamen oder beschleunigen, oder ihnen eine andere als die ursprünglich vereinbarte Zugtrasse zuteilen.

1.16 Freimachen der Eisenbahninfrastruktur

- 1.16.1 Das EVU hat die benutzte Eisenbahninfrastruktur fristgerecht zum Ende der gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag festgelegten Nutzungsdauer freizumachen.
- 1.16.2 Kommt der Zugangsberechtigte seiner Verpflichtung gemäß Punkt 1.16.1 nicht nach, ist die WLB, insbesondere bei durch Fahrzeuggebrechen (Triebfahrzeugschäden etc.) verursachten Störungen in der Betriebsabwicklung, berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur auf Kosten und Gefahr des Zugangsberechtigten räumen zu lassen oder die Räumung selbst durchzuführen.
- 1.16.3 Darüber hinaus wirkt der Zugangsberechtigte, dem Fahrwegkapazität auf der betreffenden Eisenbahninfrastruktur zugewiesen sind, auf Verlangen der WLB an der Beseitigung einer eingetretenen Störung in der Betriebsabwicklung, im Sinne des § 66 EisbG mit.
- 1.16.4 Die WLB hat ein umfassendes Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten. Punkt 1.13 gilt entsprechend.

1.17 Grundsätze der Haftung

- 1.17.1 Soweit zwischenstaatliche Vereinbarungen sowie einschlägige gesetzliche Bestimmungen, insbesondere des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (EKHG), des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) und des Unternehmensgesetzbuches (UGB) nicht entgegenstehen, gelten für die Haftung der Vertragsparteien die nachstehenden Bestimmungen.
- 1.17.2 Sie gelten nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere
- 1.17.3 die Haftung der Vertragsparteien gegenüber ihren Bediensteten oder
- 1.17.4 anderen Personen, derer sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
- 1.17.5 die Haftung zwischen einen der Vertragsparteien und Dritten andererseits.

1.18 Haftung der WLB

- 1.18.1 Die WLB haftet dem Zugangsberechtigten oder seinen Hilfspersonen für Schäden, die durch den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur während der Nutzung verursacht worden sind, für
- 1.18.1.1 Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
 - 1.18.1.2 Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),
 - 1.18.1.3 Vermögensschäden, jedoch nur insoweit, wie der Zugangsberechtigte Entschädigungen gemäß nationalem oder internationalem Eisenbahntransportrecht zu leisten hat.
- 1.18.2 Die WLB ist von dieser Haftung befreit,
- 1.18.2.1. wenn der Unfall durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und die WLB diese Umstände nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnten,
 - 1.18.2.2. soweit der Unfall auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
 - 1.18.2.3. wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die WLB dieses Verhalten nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

1.19 Haftung des Zugangsberechtigten

- 1.19.1 Der Zugangsberechtigte haftet für
- 1.19.1.1 Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
 - 1.19.1.2 Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen), die der WLB oder ihren Hilfspersonen durch den Zugangsberechtigten, durch die von ihm verwendeten Fahrbetriebsmittel oder durch von ihm beförderte Personen oder Güter während Dauer der Nutzung verursacht worden sind.
- 1.19.2 Der Zugangsberechtigte ist von dieser Haftung befreit
- 1.19.2.1. wenn der Unfall durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Zugangsberechtigte diese Umstände nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
 - 1.19.2.2. soweit der Unfall auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
 - 1.19.2.3. wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Zugangsberechtigte dieses Verhalten nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

1.20 Zusammenwirken von Ursachen

- 1.20.1 Haben Ursachen, die von der WLB zu vertreten sind, und Ursachen, die vom Zugangsberechtigten zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Vertragspartei nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Punkt 1.18 oder 1.19 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens

beigetragen hat, trägt jede Vertragspartei den Schaden, den sie erlitten hat, selbst.

- 1.20.2 Punkt 1.20.1 gilt sinngemäß, wenn Ursachen, die von der WLB zu vertreten sind, und Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Zugangsberechtigten zu vertreten sind, welche dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzen.
- 1.20.3 Bei Schäden gemäß Punkt 1.19 gilt Punkt 1.20.1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Zugangsberechtigten zu vertreten sind, welche dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzen. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Zugangsberechtigten der WLB zu gleichen Teilen.
- 1.20.4 Bei unbekanntem Schadensverursacher gilt Punkt 1.20.1 Satz 2 sinngemäß.

1.21 Haftung bei Schäden Dritter

- 1.21.1 Werden im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch die Vertragsparteien Dritte geschädigt, so gelten - ausgenommen für Schäden gemäß Punkt 1.18.1.3 - im Verhältnis der beiden Vertragspartner die nachstehenden Bestimmungen:
- 1.21.2 Es haftet der Vertragspartner, der die Ursache zu vertreten hat.
- 1.21.3 Haben Ursachen, die von der WLB zu vertreten sind, und Ursachen, die vom Zugangsberechtigten zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Vertragspartei nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäß Punkt 1.18 oder 1.19 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat.
- 1.21.4 Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Vertragsparteien zu gleichen Teilen.
- 1.21.5 Die Punkte 1.20.1.1 bis 1.20.1.3 gelten sinngemäß, wenn Ursachen, die von der WLB zu vertreten sind, und Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Zugangsberechtigten zu vertreten sind, welche dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzen.
- 1.21.6 Bei unbekanntem Schadensverursacher gilt Punkt 1.21.1.5 sinngemäß.

1.22 Haftung der Bediensteten

Die Bediensteten der Vertragspartner haften nicht weiter als diese selbst. Dem geschädigten Vertragspartner haften die Bediensteten des anderen Vertragspartners nicht. Diese Bestimmungen gelten insoweit, als ihnen nicht zwingendes Recht entgegensteht.

1.23 Gehilfenhaftung

Bedient sich einer der Vertragspartner zur Durchführung seiner Tätigkeiten Hilfspersonen, so haftet er wie für sein eigenes Verschulden (§ 1313a ABGB).

1.24 Umwelthaftung

Der Zugangsberechtigte haftet im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die Einhaltung der einschlägigen Rechtsvorschriften und hält die WLB frei sowie schad- und klaglos. Ist die WLB insbesondere als Eigentümerin der Eisenbahninfrastruktur zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den Zugangsberechtigten, wenn auch unverschuldet, verursacht worden sind, so hat der Zugangsberechtigte die der WLB entstandenen Kosten und sonstigen Aufwendungen zu ersetzen. Allfällige Schadenersatzansprüche der WLB bleiben unberührt.

1.25 Umweltgefährdende Einwirkungen

1.25.1 Kommt es zu umweltgefährdenden Einwirkungen (Immissionen, Emissionen, Kontaminationen usw.) oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat der Zugangsberechtigte unverzüglich die gemäß Betriebsvorschriften bestimmte Betriebsstelle der WLB zu verständigen.

1.25.2 Diese Meldung und allfällige von den WLB nach den Betriebsvorschriften oder allgemeinen Rechtsvorschriften zu treffende Maßnahmen lassen die Verantwortung des Zugangsberechtigten für die sofortige Einleitung von Maßnahmen und die ihm obliegenden Verpflichtungen (z.B. Benachrichtigung der zuständigen Polizeibehörden und der Feuerwehr) unberührt.

1.26 Inanspruchnahme durch Dritte

Im Falle der Inanspruchnahme eines im Innenverhältnis nicht haftenden Vertragspartners durch einen Dritten, ist der im Innenverhältnis Haftende hiervon zu informieren. Dieser hält den anderen Partner frei sowie schad- und klaglos.

1.27 Betreten von Anlagen der WLB

Die WLB erteilt in dem Ausmaß, wie dies zur Durchführung der Verkehrsleistungen durch den Zugangsberechtigten notwendig ist, ihre grundsätzliche Zustimmung zum Betreten ihrer Eisenbahninfrastrukturanlagen durch die Mitarbeiter des Zugangsberechtigten und durch Dritte, die im Sinne des Punktes 1.3 rechtmäßig beauftragt sind. Hierbei sind insbesondere die Sicherheitsbestimmungen der WLB einzuhalten.

1.28 Beendigung des Vertrages

1.28.1 Unbeschadet eines allfälligen Schadenersatzanspruches haben die Vertragspartner mit der SCHIG mbH das Einvernehmen darüber herzustellen, ob aus wichtigen Gründen und insbesondere aus den nachstehend angeführten Gründen der Infrastrukturnutzungsvertrag mittels Brief fristlos aufgelöst wird:

1.28.1.1 bei groben Verstößen gegen grundlegende Bestimmungen des Infrastrukturnutzungsvertrages.

- 1.28.1.2 Wenn der Zugangsberechtigte die für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der WLB erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, insbesondere die Sicherheitsbescheinigung oder die Genehmigung nicht mehr vorliegen oder eine Unter- oder Nichtdeckung des Versicherungsrisikos eingetreten ist;
- 1.28.1.3 wenn der Zugangsberechtigte die ihm gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag zustehenden Nutzungsrechte ohne vorherige Zustimmung der WLB einem Dritten überlässt;
- 1.28.1.4 wenn die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen notwendigen, in der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Sicherheitsstandards der Fahrbetriebsmittel des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten weggefallen sind,
- 1.28.1.5 wenn die Verlässlichkeit im Sinne von Punkt 1.4 des Personals des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten während der Vertragsdauer weggefallen ist.
- 1.28.2 Die Zuweisungsstelle der WLB ist berechtigt, den Infrastrukturnutzungsvertrag unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 14 Tagen durch einseitige, schriftliche und empfangsbedürftige Erklärung zu kündigen, wenn der Zugangsberechtigte innerhalb der letzten drei Monate vor der Kündigung sein Zugangsrecht auf zugewiesene Fahrwegkapazität auf Grund von Umständen, die es zu vertreten hat, nicht ausgeübt hat;
- 1.28.3 Die Zuweisungsstelle der WLB behält sich das Recht vor, mit Zugangsberechtigten deren Infrastrukturnutzungsverträge gemäß den Punkten 1.28.1 oder 1.28.2 aufgelöst wurden, erst nach sorgfältiger Überprüfung der Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit weitere Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen.

1.29 Weitergabe von Daten des Zugangsberechtigten

- 1.29.1 Unabhängig von bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen erteilt der Zugangsberechtigte seine ausdrückliche Zustimmung, dass seine der WLB bekannt gegebenen Daten von der WLB und ihrer Zuweisungsstelle selbst erfasst und zweckentsprechend verwendet werden und diese Unterlagen bzw. einzelne Daten an Versicherer zwecks Überprüfung oder Beurteilung des Versicherungsrisikos sowie an Behörden weitergegeben werden können, soweit der Zugangsberechtigte im Einzelfall bei Bekanntgabe der Daten oder Übergabe der Unterlagen nicht berechnete wirtschaftliche Interessen, die einer derartigen Weitergabe entgegenstehen, nachgewiesen hat.
- 1.29.2 Bei auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen übergehenden Zügen erteilt der Zugangsberechtigte seine Zustimmung, dass seine der WLB gemäß Punkt 1.11 bekannt gegebenen Daten von der WLB und ihrer Zuweisungsstelle an die betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitergegeben werden können, soweit der Zugangsberechtigte im Einzelfall bei Bekanntgabe der Daten oder Übergabe der Unterlagen nicht berechnete wirtschaftliche Interessen, die einer derartigen Weitergabe entgegenstehen, nachgewiesen hat.

1.30 Geheimhaltung

- 1.30.1 Die Vertragspartner verpflichten sich gegenseitig zur Geheimhaltung sämtlicher im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen erlangten Informationen, Daten und Unterlagen, sofern der jeweilige Vertragspartner den anderen Vertragspartner nicht im Einzelfall schriftlich von dieser Verpflichtung entbindet.
- 1.30.2 Überdies verpflichten sich die Vertragspartner bei sonstiger verschuldensunabhängiger Schadenersatzpflicht für den Fall, dass sie sich zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen Dritter bedienen, diese Verschwiegenheitsverpflichtung auch diesen Dritten zu überbinden. Insbesondere verpflichten sich die Vertragspartner zur Beachtung des § 15 Datenschutzgesetz 2000 in der jeweils geltenden Fassung.

1.31 Leistungen, die nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt abgegolten sind

Beansprucht der Zugangsberechtigte zwecks Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auch Leistungen oder Anlagen, die nicht durch Entrichtung des Infrastrukturbenützungsentgeltes abgegolten sind, so gelten hierfür diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen sinngemäß.

1.32 Änderung der SNNB

Die WLB verständigt den Zugangsberechtigten von Änderungen dieser SNNB schriftlich und weist zu Beginn der Frist darauf hin, dass die Änderungen als vereinbart gelten, wenn der Zugangsberechtigte binnen 4 Wochen nicht schriftlich widerspricht.

1.33 Zahlungsverzug

- 1.33.1 Bei Zahlungsverzug hat der Zugangsberechtigte ab dem, dem Fälligkeitstag folgenden Tage an Verzugszinsen in der Höhe von 9,2 % p.a. über dem jeweils geltenden Basiszinssatz der EZB (veröffentlicht durch die ÖNB) und für jede schriftliche Mahnung einen Betrag in der Höhe EUR 10,- als pauschalierte Mahnkosten zu bezahlen.

1.34 Aufrechnungsbefugnis

- 1.34.1 Der Zugangsberechtigte kann gegen Forderungen der WLB nur aufrechnen, wenn seine Gegenforderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind, oder sich aus dem Nutzungsverhältnis ergeben.

1.35 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen Vertragspartner unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen des Vertrags nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist der Vertrag so zu ergänzen oder auszulegen, dass die von den Vertragspartnern angestrebten Ziele möglichst erreicht werden.

1.36 Zurückbehaltungsrecht

Dem Zugangsberechtigten steht hinsichtlich vertraglich geschuldeter Zahlungen kein wie immer auch geartetes Zurückbehaltungsrecht zu.

1.37 Geltendes Recht, Gerichtsstand

Es gilt ausschließlich österreichisches Recht unter Ausschluss der Verweisungsnormen. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen betreffend Verträge über den internationalen Warenverkauf gilt nicht. Gerichtsstand für sämtliche im Zusammenhang mit diesem Vertrag entstehende Streitigkeiten zwischen der Zuweisungsstelle bzw. der WLB und dem Zugangsberechtigten ist - soweit nicht besondere Zuständigkeiten bzw. Rechtsschutzsysteme vorgesehen sind - das jeweils sachlich zuständige Gericht in Wien.

1.38. Beschwerden

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission, wenn ein Begehren auf Zuweisung der Fahrwegkapazität oder die Gewährung des Mindestzugangspakets aus dem in § 72 Abs. 1 EisbG genannten Gründen nicht zustande kommt. Darüber hinaus sind Zugangsberechtigte berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und dem Zugang zu Serviceeinrichtungen, einschließlich des Schienenzugangs, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den in § 73 Abs. 1 EisbG angeführten Gründen zu erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs. 2 und 73 Abs. 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten

Schienen-Control Kommission

Linke Wienzeile 4/1/6

1060 Wien

Tel.: +43 1 5050 707

E-Mail: office@schienencontrol.gv.at

2 Zuweisung von Fahrwegkapazitäten

2.1 Fahrwegkapazitätszuweisung durch die Zuweisungsstelle

Vorgehensweise

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte richtet sein Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schriftlich an die SCHIG mbH.

Eine Bestellung hat mit den im Anhang enthaltenen Bestellformularen zu erfolgen und muss folgende Angaben beinhalten:

- Verkehrsrelation
- Zeit (Lage, Aufenthalte, Verkehrstage)
- Zuggewicht, -länge
- Triebfahrzeug
- Geschwindigkeit
- Bremstechnische Möglichkeiten
- Besonderheiten (zB Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalablösen, RID, außergewöhnliche Sendungen usw.)
- Kompatibilitätsprüfung nach Anlage 5

Bei Unvollständigkeit des Antrags auf Fahrwegkapazität wird der Antragsteller von der SCHIG mbH aufgefordert die notwendigen Daten innerhalb von drei Werktagen zu liefern, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

Bürozeiten der SCHIG mbH sind von Montag bis Freitag von 09:30 bis 15:30 Uhr.

Vollständig und fristgerecht bei der SCHIG mbH vorliegende Bestellungen bilden die Grundlage für die Fahrplankonstruktion und die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Ändert der Fahrwegkapazitätsberechtigte nach dem Bestelltermin seine Bestellung ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Bestellung der Fahrwegkapazitätsberechtigte. Ein der SCHIG mbH oder der WLB dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

2.2 Fahrwegkapazitätszuweisung durch die SCHIG mbH

Die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle der WLB entscheidet diskriminierungsfrei über die Zuweisung von Fahrwegkapazität unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsvorschriften des Eisenbahngesetzes i.d.g.F.

Die SCHIG mbH nimmt die mit der Funktion einer Zuweisungsstelle verbundenen Aufgaben für die WLB als integriertes Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahr.

Die SCHIG mbH nimmt die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vor.

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

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Gewährung des Mindestzugangspakets erfolgt ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 4 EisebG, in Form eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und Gewährung des Mindestzugangspakets zusammenhängende Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält.

Die SCHIG mbH schließt diese Verträge mit den Fahrwegkapazitätsberechtigten im Namen und auf Rechnung der WLB ab

2.3 Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität

2.3.1 Verfahren für die Netzfahrplanerstellung

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 2024.

Die SCHIG mbH wird bei der Netzfahrplanerstellung soweit wie möglich allen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entsprechen.

Prioritäten bei der Fahrwegkapazitätszuweisung

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.

Gemäß § 65 Abs. 7 EisbG räumt die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle speziellen Eisenbahndiensten in den im § 65c Abs.3 EisbG geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang ein. Es gilt folgende Priorisierungsregelung:

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

Die Hauptverkehrszeiten definiert die WLB wie folgt:

Mo – Fr: 4:25 – 1:35

Sa: 4:35 – 1:35

So u Feiertag 4:50 – 1:35

Zuweisung von Fahrwegkapazität bei Überlastung der Eiseninfrastruktur

Phase II – Koordinierungsverfahren:

Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen

Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen wären, so bemüht sich

die Zuweisungsstelle gemäß § 65b Abs.1 EisebG durch Koordinierung dieser Begehren 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 Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, erklärt die SCHIG mbH 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 zum Zwecke der raschen Beilegung von Streitigkeiten zwischen Fahrwegkapazitätsberechtigten im Hinblick auf die Zuweisung von begehrtter 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 überlastete Eisenbahninfrastruktur folgendes Verfahren und werden folgende Vorrangkriterien angewendet:

Gem. § 65c Abs. 3 räumt die SCHIG mbH als Zuweisungsstelle speziellen Eisenbahnverkehrsleistungen in den geregelten Fällen im Netzfahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang ein.

Die Zuweisungsstelle hat bei der Netzfahrplanerstellung unter nicht diskriminierenden Bedingungen und unter Einhaltung nachstehender Reihenfolge vorrangig zu berücksichtigen:

1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs. 2 festgelegter Fahrwegkapazität;
2. Fahrwegkapazitätsbegehren zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten;
3. Andere Fahrwegkapazitätsbegehren nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrundeliegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere

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

2.3.2 Termine für Fahrwegkapazitätszuweisung für den Fahrplan 2025

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

Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung (Haupttermin) 17. Oktober 2024

Netzfahrplanentwurf durch SCHIG mbH 31. Oktober 2024

Das jeweils angegebene Datum versteht sich als Ende der jeweiligen Frist.
Der Netzfahrplan tritt am 15. Dezember 2024 in Kraft.

2.3.3 Fahrwegkapazitätszuweisung 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. vom Telefax).

2.4. Entgelte für nicht genutzte Fahrwegkapazität (§67i EISbG)

Sofern für Begehren aus Gründen die der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu verantworten hat:

Keine Zuweisung zustande gekommen ist,
Zugtrassen vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden, oder
Keine bzw. nur eine unzureichende Nutzung entsprechend der Zuweisung erfolgt,

Wird seitens der WLB bzw. der SCHIG mbH als entgelterhebende Stelle pro zugewiesene Zugtrasse ein Reservierungsentgelt eingehoben. Die Höhe des Entgelts ist im Infrastrukturbenutzungsentgelt unter „Reservierungspreis“ angeführt.

2.5. Zugang zu Serviceeinrichtungen

Zugangsberechtigte die bereits ein Fahrwegkapazitätsbegehren bei der Zuweisungsstelle eingebracht haben, können bei der WLB bzw. dem Betreiber der Serviceeinrichtung die notwendigen Serviceleistungen gemäß dem ausgearbeiteten Produktkatalog (Punkt 7) beantragen. Sämtliche Informationen zu den vorhandenen Serviceeinrichtungen bzw. Serviceleistungen werden in den SNNB gesammelt und auf dem aktuellen Stand gehalten.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

3. Produktkatalog Netzzugang 2025

Gültig ab 15. Dezember 2024

Kontakt:

WLB Betriebsabteilung

Purkytstraße 1B
1230 Wien

Tel.: +43 1 9044453521

Fax.: +43 1 9044453999

Email: betriebsabteilung@wlb.at

SCHIG mbH

Abt. Förderungen

Jakov-Lind-Straße 2, 2. Stock, 4. OG
1020 Wien

Tel.: +43 1 812 73 43 4205

Fax: +43 1 812 73 43 1700

E-Mail: schig.fre@schig.com

Inhaltsverzeichnis

3.1	Allgemeines
3.2	Leistungen gem. § 58 (1) EisbG
3.2.1	Zugfahrt: Standardpaket
3.2.2	Berechnungsformel für das Infrastrukturbenützungsentgelt
3.2.3	Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom und Aufnahme von Brennstoff
3.3	Leistungen gem. § 58b (1) EisbG
3.3.1	Mitbenützung der Ausbildungseinrichtung
3.3.2	Mitbenützung von Personenbahnhöfen
3.3.3	Zusatzpaket Zugfahrt außerhalb der Bahnhofsöffnungszeiten
3.3.4	Mitbenützung von Abstellgleisanlagen
3.3.5	Mitbenützung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen
3.4	Leistungen gem. § 58b (2) EisbG
3.4.1	Vorheizen von Personenzügen
3.4.2	Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen
3.4.3	Durchführung von Verschubbetrieb
3.4.4	Kundenspezifische Verträge (Gefahrgut, Betrieb ungewöhnlicher Züge)

Die Entgelte für die angeführten Leistungen sind im Kapitel 4 angeführt.

3.1. Allgemeines

Die WLB bietet die im Produktkatalog Netzzugang 2025 angeführten Produkte (Eisenbahninfrastrukturnutzung und sonstige Leistungen) Zugangsberechtigten zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen gemäß den SNNB an.

Leistungen die im Produktkatalog Netzzugang 2025 nicht angeführt sind, sind jedenfalls gesondert zu vereinbaren und werden gesondert verrechnet.

Die Mindestinhalte für Fahrwegkapazitätsbestellungen ergeben sich aus den Bestellformular bzw. Normenbestellformular der SNNB. Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Zugangsberechtigte nach Aufforderung durch die WLB spätestens innerhalb von drei Werktagen, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht.

Vollständig und fristgerecht bei der Zuweisungsstelle vorliegende Bestellungen bilden die Grundlage für die Netzfahrplankonstruktion (Jahresfahrplankonstruktion) und die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Ändert der Fahrwegkapazitätsberechtigte nach dem Bestelltermin seine Bestellung auf Fahrwegkapazität ganz oder teilweise, so trägt die Gefahr einer nicht realisierbaren Bestellung der Fahrwegkapazitätsberechtigte. Ein der WLB oder der SCHIG mbH dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Die näheren Bestimmungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Bestelltermine und –fristen für die entsprechende Fahrplanperiode sind in den SNNB, Kapitel 2 enthalten.

Kapazitätsengpass bei der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen

Kommt es bei der Zurverfügungstellung von sonstigen Leistungen zu Kapazitätsengpässen, wird diesem Umstand wie Rechnung getragen:

- 1) Es kommt innerhalb der Fahrplanperiode zu folgender Priorisierung:
 - fristgerechte vor nicht fristgerechten Begehren
 - vertraglich gebundene Begehren vor Neubehgehren
 - Begehren auf die Zurverfügungstellung kontinuierlichen 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 Eisenbahninfrastruktur besser entsprechen

- 2) Ist es in einer Fahrplanperiode zu einem Kapazitätsengpass bei einer sonstigen Leistung gekommen, dann kann die Zuweisungsstelle in Absprache mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Zuschläge zu dem bis dahin gültigen Entgelt festlegen. Die Zuschläge dienen der effizienteren Allokation der Kapazität. Diese Zuschläge 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 stehen.

3.2. Leistungen gemäß §58 (1) EisbG

3.2.1 Zugfahrt (Standardpaket)

3.2.1.1 Trassenkonstruktionen

3.2.1.1.1 Bearbeitung der Anfragen von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erforderliche Konfliktlösungen durch die SCHIG mbH, die Ausarbeitung eines Angebotes und die Prüfung auf deren Umsetzbarkeit durch die WLB

3.2.1.1.2 Ausarbeitung der Fahrplananordnungen.

3.2.1.2 Durchführung der Zugfahrt

3.2.1.2.1 Benützung der für die vereinbarte Zugtrasse erforderlichen Gleise, Weichen und Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) während dem in den SNNB verlautbarten Bahnhofsöffnungszeiten.

3.2.1.2.2 Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Benützung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen.

3.2.1.2.3 Überwachung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen (stichprobenweise sicherheitstechnische Überprüfungen).

3.2.1.2.4 Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Fahrwegkapazitäten.

3.2.2 Berechnungsformel für das IBE Zugfahrt:

$\text{IBE-Zugfahrt} = (\text{GBtkm} * a) + (\text{Zugkm} * b) + (\text{Zugkm} * c\text{Tfz-Kat}) + (\text{Zugkm im Engpass} * d) + (\text{Zugkm}\text{Marktsegment} * e) + (\text{kWh} * f)$

Verrechnet werden die von einem Zug mit einem bestimmten ((Gesamtbruttotonnengewicht (GBt) mal zurückgelegten Zugkilometer (km) mal Faktor a)) plus((Zugkilometer (Zugkm) mal Faktor b)) plus ((Zugkilometer (Zugkm) mal Faktor c Triebfahrzeugkategorie (Tfz-Kat)) plus ((Zugkilometer im Engpass mal Faktor d)) plus ((Zugkilometer Marktsegment mal Faktor e)) plus ((Versorgungseinrichtung f. Traktionsstrom kWh * f))

Triebfahrzeugkategorie:

Faktor c1

Nahverkehrspersonentriebfahrzeuge mit einer Achslast von max. 9 Tonnen mit Drehgestellen

Faktor c2

Nahverkehrstriebfahrzeuge mit einer Achslast von max. 9 Tonnen mit Einzelachs- oder Einzelradantrieb ohne Drehgestell

Faktor c3

Alle übrigen Triebfahrzeuge

3.2.3 Die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom wird angeboten. Die jeweiligen Entgelte sind mit Kapitel 4 angeführt.

3. 3. Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG

3.3.1 Mitbenützung von Ausbildungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer.

Da die WLB Ausbildungsmaßnahmen ausschließlich nach Bedarf und nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen durchführen kann, sind die Modalitäten und die Inanspruchnahme von Ausbildungseinrichtungen mindestens 6 Monate vor Beginn der beabsichtigten Ausbildung zu vereinbaren.

Triebfahrzeugführerausbildung:

Maximale Teilnehmerzahl 8 Mitarbeiter

Dauer für Mitarbeiter ohne Vorkenntnisse 3 Monate

Dauer für Lokführer, reduzierte Ausbildung nach Wissenstand und Vereinbarung

Bei Teilnahme an einem WLB-Kurs und vorhandener Kapazität gelangt der anteilige Kostenersatz zur Verrechnung. Der verrechnete Kostensatz wird so ermittelt, dass der Tagessatz gem. Pkt. 6.3 durch die Anzahl der jeweiligen Kursteilnehmer dividiert wird.

3.3.2 Mitbenützung von Personenbahnhöfen

Zugang zu und Benützung von Bahnsteigen einschließlich der damit verbundenen sonstigen öffentlich zugänglichen Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Beförderung von Personen.

Berechnungsformel für das IBE für Stationsaufenthalte:

$IBE = \text{Anzahl der Aufenthalte} \times \text{Faktor } f$

Faktoren der Stationskategorien:

Faktor f1:

Bf Inzersdorf Lokalbahn, Bf Vösendorf Siebenhirten, Bf Wr. Neudorf, Bf Guntramsdorf LB, Bf Traiskirchen LB, Bf Baden Josefsplatz, Hst Schedifkaplatz, Hst Shopping City Süd

Faktor f2:

Hst Schöpfwerk, Hst Gutheil Schodergasse, Hst Schönbrunner Allee, Hst Griesfeld, Hst Neu Guntramsdorf, Hst Eigenheimsiedlung, Hst Maria Enzersdorf, Hst Möllersdorf, Hst Pfaffstätten – Rennplatz, Hst Baden Landeskrankenhaus, Hst. Neu Erlaa

Faktor f3:

Alle übrigen, in der Liste Stationskategorien nicht explizit angeführten Haltestellen fallen in Kategorie f3.

3.3.3 Zusatzpaket -Zugfahrten außerhalb der Bahnhofsöffnungszeiten:

Wünscht der Zugangsberechtigte außerhalb der Öffnungszeiten der Bahnhöfe auf Nebengleisen, die nicht durch die Fernsteuerzentrale steuerbar sind, in diesen Zugfahrten durchzuführen, so ist dies nach rechtzeitiger Bestellung grundsätzlich möglich. Dabei werden dem Zugangsberechtigten die zusätzlichen Personalkosten für die erforderlichen Fahrdienstleiter in Rechnung gestellt.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH

SCHIENENNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

In nachstehend angeführten Bahnhöfen gelten folgende Zeiten der Dienstruhe:

Bf IP	①		⑦	0:00 - 24:00
Bf VD	①	-	⑦	0:00 - 24:00
Bf ND	①	-	⑦	0:00 - 24:00
Bf GL	①	-	⑦	0:00 - 24:00
Bf TK	①	-	⑦	0:00 - 24:00
Bf BJ	①	-	⑦	0:00 - 24:00

3.3.4 Mitbenützung von Abstellgleisen

Abstellung von Fahrzeugen

- 3.3.4.1 Verrechnet werden Fahrzeuge (Wagen, Triebfahrzeuge, Triebwagen) die länger als 24 Stunden auf Infrastrukturgleisen abgestellt werden. abgestellt werden, nicht verrechnet werden.

Berechnungsformel:

Miete für Abstellung = Kalendertage * Anzahl der Fahrzeuge * Faktor i

- 3.3.4.2 Anlagenbezogene Gleismiete

Miete von definierten Gleisen bzw. Gleisabschnitten (Bekanntgabe der gewünschten Gleisnummer(n) gemäß jeweiliger Bahnhofsdiensordnung) für das Abstellen von Fahrzeugen. Die Vergabe erfolgt auf Vereinbarung, nach Verfügbarkeit und maximal für die Dauer einer Fahrplanperiode.

Gleismiete/Jahr = Anzahl Gleismeter * Faktor j

- 3.3.4.3 Nutzung von öffentlichen Ladegleisen zur Ent- /Beladung

Verrechnet wird die Nutzung von öffentlichen Ladegleisen zwecks Ent- und/oder Beladung der Fahrzeuge jeweils im vereinbarten Umfang bzw. zeitlichen Ausmaß.

Berechnungsformel:

Miete Ladegleisnutzung = Anzahl beigestellte Wagen * Faktor k

- 3.3.5 Die Mitbenützung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen erfolgt auf Vereinbarung und nach Verfügbarkeit

3.4. Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG

- 3.4.1 Vorheizen von Personenzügen

Das Vorheizen von Personenzügen ist nur über die Fahrleitungsanlage möglich. Dabei ist jedoch Kapitel 3. zu beachten.

- 3.4.2. Bereitstellung von Fahrstromstrom:

Fahrstrom kann nur nach gesonderter Absprache bis zu einer maximalen Anschlussleistung pro Gleichrichterwerk von 400 kW angeboten werden.

Die Kosten des Fahrstroms bestehen aus einem Starkstromenergiebezugspreis und einen Gleichrichtungs- und Leitungsentgelt.

Schließt der Zugangsberechtigte einen gesonderten Starkstromliefervertrag bis zu dem Einspeisepunkt des jeweiligen Gleichrichterwerkes ab, wird nur das Gleichrichtungs- und Leitungsentgelt verrechnet.

Im Gleichrichtungs- und Leitungsentgelt ist auch die Benützung der Fahrleitung enthalten.

Pro Kilowattstunde werden die Preise gemäß Kapitel 4 Entgelte verrechnet.

- 3.4.3 Durchführung von Verschubleistungen
Verschubleistungen werden grundsätzlich nicht angeboten.
- 3.4.4 Kundenspezifische Verträge
Kundenspezifische Verträge werden grundsätzlich nicht angeboten.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

4 Entgelte für den Produktkatalog Netzzugang 2025

4.1 Allgemeines

Die Erläuterungen zu den Entgeltsätzen befinden sich im Kapitel im Anschluss an die Entgeltsätze.

4.2 Entgelte für Leistungen gemäß § 58 (1) EisbG

Berechnungsformel für Standardpaket Zugfahrt

$$\text{IBEZugfahrt} = (\text{Gbtkm} * a) + (\text{Zugkm} * b) + (\text{Zugkm} * c_{\text{Tfz-Kat}}) + (\text{Zugkm im Engpass} * d) + (\text{Zugkm}_{\text{Marktsegment}} * e) + (\text{kWh} * f)$$

Verrechnungspreise für das IBE excl. 20% UST Benutzungsentgelt Standardpaket Zugfahrt			
Beschreibung	Einheit	Faktor	Preis
a) Entgelt in der Höhe der unmittelbar anfallen den Kosten			
Gesamtbruttotonnenkilometer	Gbtkm	a	€ 0,0109
b) Streckenbezogene Benützungsentgelte – Basispreis			
Zugkilometer	Zugkm	b	€ 3,5592
c) Triebfahrzeugkategorie			
Personen-Tfz mit Drehgestellen		c1	€ 0
Personen-Tfz mit Einzelachsantrieb		c2	€ 0
Diesel-Tfz		c3	€ 0
d) Engpasszuschlag je Zugkilometer	Zugkm	d	€ 1,18175
e) Verkehrsartbezogene Entgelte im Rahmen des Standard-pakets	Zugkm	e	€ 0
f) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom	kWh	f	€ 0,0838

Bei Verspätungen die durch den Zugangsberechtigten zu vertreten sind, wird ein Betrag von 10% des IBE pro Zugtrasse in Rechnung gestellt. Dabei werden im Güterverkehr Verspätungen ab 30 Minuten und im Personenverkehr Verspätungen ab 10 Minuten berücksichtigt.

Bei Verspätungen die durch Baumaßnahmen auf der Infrastruktur hervorgerufen werden, die nicht rechtzeitig angemeldet werden (mindestens eine Woche im Voraus), wird dem Zugangsberechtigtem pro Zugtrasse einen Abzug von 10 % vom IBE gewährt.

Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom gem. Pkt. 3.2.3

Gleichrichtungs- und Leitungsentgelt: € 0,0552/kWh

4.3 Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG

Entgelt für Mitbenützung der Ausbildungseinrichtungen gem. 3.3.1

Lokführerschulung Tagessatz € 1.254.--

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB)

Mitbenützung von Personenbahnhöfen und Haltestellen gem. Pkt. 3.3.2

Berechnungsformel für das IBE für Stationsaufenthalte:

IBE= Anzahl der Aufenthalte mal Faktor f

Beschreibung	Einheit	Faktor	Preis
f) Stationskategorie, Standardpaket			
je fahrplanmäßigem Halt			
		f1	€ 2,137
		f2	€ 1,710
		f3	€ 1,282

Zusatzpaket Zugfahrt außerhalb der Bahnhofsöffnungszeiten gem. Pkt. 3.3.3

Fahrdienstleiter je Stunde € 122,83 zuzüglich gesetzlicher Zuschläge

Mitbenützung von Abstellgleisen gem. Pkt. 3.3.4

Faktor i gem.3.3.4.1 € 3,2371

Faktor j gem.3.3.4.2 € 57,5458

Faktor k gem.3.3.4.3 € 0,5782

4.4 Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (2) EIsbG bzw §67i EIsbG

Entgelt gem. 3.4.2.

Starkstromenergiebezug: aufgrund der aktuellen Situation tagesaktueller Wert

Entgelt gem. 2.4.

Reservierungspreis € 98,4713 pro Zugewiesene Zugtrasse

4.5 Erläuterungen und Information zu den Entgelten der WLB

Erläuterungen zum Benützungsentgelt

Die folgenden Erläuterungen hat die SCHIG mbH unter Mitwirkung der WLB erstellt.

4.5.1 Einleitung

Die Europäische Union (im Folgenden auch kurz als „EU“ bezeichnet) strebt seit Jahren unter dem Aspekt der Vollendung des Binnenmarktes eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors an. Das hat die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, die sich größtenteils im nationalen Besitz befindet für andere Benützer zur Folge.

Die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr sind im Kapitel IV, Abschnitt 2 „Wege- und Dienstleistungsentgelte“ der Richtlinie 2012/34/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden kurz auch als „Richtlinie 2012/34/EU“ bezeichnet) geregelt.

Sowohl die Richtlinie 2012/34/EU (Art. 13) als auch das EisbG teilen die im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur anfallenden Leistungen wie folgt ein:

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

4.5.2 Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket

4.5.2.1 Rechtliche Grundlagen

4.5.2.1.1 Leistungsdefinition

In § 58 Abs 1 EisbG ist geregelt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter

Ausschluss jeglicher Diskriminierung Fahrwegkapazitätsberechtigten zwecks Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur über diesen Zugang hinaus folgende Leistungen als Mindestzugangspaket zur Verfügung zu stellen hat:

- die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- jene Leistungen der Kommunikations- und Informationssysteme, ohne die die Ausübung der Zugangsrechte durch Zugangsberechtigte aus rechtlichen, faktischen und wirtschaftlichen Gründen unmöglich ist.

4.5.2.1.2 Berechnung der Entgelte

Zur Berechnung der Entgelte ist insbesondere § 67 EisebG maßgebend:

1. Die Benützungsentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspaketes sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
2. Zuschläge sind für zeitliche und örtliche Kapazitätsengpässe auf einer Strecke, einem Streckenteil oder sonstigen Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur für die Dauer der Überlastung derselben zulässig.
3. Höhere Benützungsentgelte können für den Zugang auf einer Eisenbahninfrastruktur festgesetzt werden, wenn deren Bau oder Ausbau nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurde oder wird, zu einer erhöhten Leistungsfähigkeit oder verminderten Kosten für die Nutzung führt, und wenn dieser Bau oder Ausbau ohne erhöhte Benützungsentgelte nicht durchgeführt worden wäre oder durchführbar wäre. Bei der Festsetzung solcher höheren Benützungsentgelte können dabei unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation der betroffenen Eisenbahnverkehrsleistungen die langfristigen Investitionskosten zu Grunde gelegt werden.
4. Sofern die Benützungsentgelte nach den Abs 1 bis 3 genannten Grundsätzen und sonstige Erlöse aus dem Betreiben der Eisenbahninfrastruktur nicht ausreichen, um eine volle Deckung der Kosten zu erreichen, können hierzu weitere Zuschläge festgesetzt werden, die aber die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen nicht ausschließen dürfen, die mindestens die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallenden Kosten zuzüglich einer marktgerechten Rendite decken können.
5. Die Benützungsentgelte können über einen angemessenen Zeitraum wie insbesondere ein Kalenderjahr oder eine Netzfahrplanperiode und pro Art und Zeit der Eisenbahnverkehrsleistungen gemittelt festgesetzt werden. Dabei muss die relative Höhe der pauschalierten Benützungsentgelte zu den von den Eisenbahnverkehrsleistungen verursachten Kosten in Beziehung bleiben.
6. Ausgehend von den genannten Grundsätzen sind für ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen Benützungsentgeltregeln, einschließlich gemittelter Entgeltsätze, zu erstellen, die für das Schienennetz dieses Unternehmens anzuwenden sind. In ihren Unterscheidungen für Teile des Netzes sind sie so auszugestalten, dass Diskriminierungen potenzieller Zugangsberechtigter vermieden werden, sie für gleichartige Nutzungen der Eisenbahninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens vergleichbar sind und für vergleichbare Eisenbahnverkehrsleistungen in einem Segment des Schienenverkehrsmarktes keine Ungleichbehandlung Zugangsberechtigter auslösen.
7. Die Benützungsentgeltregeln müssen überdies leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die den Zugangsberechtigten und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur bieten. Das können insbesondere Pönalen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, eine Entschädigung für von den Störungen betroffene Zugangsberechtigte und eine Bonusregelung für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

4.5.2.2 Definition der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten

4.5.2.2.1 Verursachungsprinzip

Weder die Richtlinie 2012/34/EG noch das EisbG bzw. die dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen enthalten einen näheren Hinweis darauf, was unter den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten im Detail zu verstehen ist. Im Hinblick auf die in der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnungsliteratur verwendeten Begriffe kann für die praktische Umsetzung dieses rechtlich normierten Grundsatzes auf den Begriff des „kausalen“ Verursachungsprinzips zurückgegriffen werden. Das „kausale“ Verursachungsprinzip geht im Sinne eines „Ursache-Wirkung-Zusammenhanges“ davon aus, dass man diversen Bezugsgrößen (z.B. Kostenstellen oder Kostenträgern) jeweils nur jene Kosten zurechnen darf, die sich in ihrer Höhe durch Maßnahmen verändern lassen, die in direktem Zusammenhang mit der jeweiligen Kostenstelle bzw. dem jeweiligen Kostenträger stehen. Das Prinzip der kausalen Verursachung ist das tragende Prinzip der sog. „Grenzkostenrechnung“. Bei der praktischen Umsetzung dieses Grundsatzes sind daher die im Folgende dargestellten begrifflichen Unterscheidungen zu beachten.

4.5.2.2.2 Grenzkosten

Unter Grenzkosten werden im strengen (mathematischen) Sinn jene Kostenänderungen verstanden, die sich bei der Variation der Beschäftigung (Leistung) um eine Einheit ergeben. Bei einem linearen Verlauf der variablen Kosten decken sich die durchschnittlichen variablen Kosten und die Grenzkosten. Die Grenzkosten lassen sich dann durch Division der bei einer bestimmten Leistung anfallenden variablen Kosten durch die Anzahl der Leistungseinheiten ermitteln.

4.5.2.2.3 Resümee

In die Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur einschließlich des Mindestzugangspakets stehenden Kosten sind auf Basis der vorstehenden Ausführungen somit folgende Kosten einzubeziehen:

- _ Kostenträgereinzelkosten: Kosten, die dem jeweiligen Kostenträger aufgrund von geeigneten Aufzeichnungen bzw. Erfassungsmethoden direkt zugerechnet werden.
- _ leistungsabhängige (variable) Gemeinkosten: Kosten, die sich zwar an wechselnde Beschäftigungslagen bzw. Auftragslagen anpassen, dem jeweiligen Kostenträger jedoch nicht zugeordnet werden, sondern nur auf Kostenstellen erfasst und über Umlagen verrechnet werden.

4.5.2.3 Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugbetrieb stehenden Kosten (Untergrenze)

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

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

4.5.2.3.1 Nutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität samt Weichen und Abzweigungen

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

Unter die Erhaltungskosten fallen die Kosten für die laufende Inspektion und Wartung der Schieneninfrastruktur wie zum Beispiel:

- Oberbau
- Unterbau
- Tunnel
- Brücken
- Lehnen
- Eisenbahnkreuzungen.

Nicht unter die Erhaltungskosten fallen Aufwendungen in Zusammenhang mit der Herstellung oder Erneuerung von Gleisanlagen, insoweit es sich dabei um aktivierungspflichtige Investitionen handelt.

In die Berechnung der unmittelbar mit dem Zugbetrieb in Zusammenhang stehenden Kosten sind daher folgende – in der Regel als Kostenträgereinzelkosten erfasste Bestandteile einzubeziehen:

- a) Personalkosten für die mit der laufenden Inspektion und Wartung der Gleisanlagen beschäftigten Mitarbeiter (Arbeitskosten). Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen.
- b) Aufwendungen für das zur Durchführung der Wartungs- und Inspektionsarbeiten verwendete Material
- c) Aufwendungen für von Dritten bezogene Leistungen in Zusammenhang mit der Durchführung von Wartungs- und Inspektionsarbeiten

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

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

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

4.5.2.3.2 Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugsteuerung (einschließlich Signalisierung, Regelung, Abfertigung und Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen) sowie die zur Verfügung Stellung aller anderer Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes erforderlich sind

Im Hinblick darauf, dass es sich bei den gegenständlichen Tätigkeiten um Dienstleistungen handelt, werden als Kostenträgereinzelkosten im Wesentlichen nur Personalkosten (Arbeitskosten) anfallen. Bei der Ermittlung der Personalkosten sind die Bruttobezüge samt Nebenkosten (Dienstgeberanteil zur Sozialversicherung, Kommunalsteuer, etc) und normalisierten Kosten für Abfertigungs-, Pensions- und Jubiläumsgeldverpflichtungen der eingesetzten Dienstnehmer zu berücksichtigen. Dabei sind auch Nichtleistungszeiten zu berücksichtigen. Als variable Gemeinkosten könnten – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – z.B. folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt werden:

- _ Bürokosten (Büromaterial, Vervielfältigungen, Porto, Gesprächsgebühren Telefon bzw. Internet etc)
- _ Energiekosten (laufende Kosten für Strom, Gas, Fernwärme etc)
- _ Raumkosten (Miete, Betriebskosten)
- _ Instandhaltung und Wartung der Büroräumlichkeiten
- _ Kosten für die Inspektion und Wartung der Zugsteuerungsanlagen
- _ Kosten für die Informationsbeschaffung bzw. -verwaltung (laufende Lizenzgebühren, Programmierkosten) Denkbar wäre auch, eine durch den nutzungsbedingten Verschleiß verursachte (und damit variable) Komponente der Abschreibungen für immaterielle Wirtschaftsgüter (z.B. Programme) und Sachanlagen (Gebäude, Betriebs- und Geschäftsausstattung etc) anzusetzen. Die Entscheidung, ob und inwieweit derartige Gemeinkosten bei der Kalkulation angesetzt werden, ist im Einzelfall anhand der betragsmäßigen Wesentlichkeit dieser Kosten im Verhältnis zu den Einzelkosten zu treffen.

4.5.2.4 Ermittlung der vollen Kosten (Obergrenze)

Bei der Ermittlung der in Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket anfallenden vollen Kosten sind die in unmittelbaren Zusammenhang stehenden Kosten insbesondere noch um nicht leistungsabhängige (fixe) Gemeinkosten zu erhöhen. Darunter fallen beispielsweise:

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

4.5.2.5 Vorgangsweise

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

1. Festlegung der im Einzelnen zur Verrechnung kommenden Leistungen und der jeweiligen Verrechnungseinheiten (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer etc.).
 2. Überprüfung, inwieweit die anfallenden Kosten von Netzkategorie bzw. Betriebsart (z.B. Antrieb, Sicherungsanlagen) beeinflusst werden; bei wesentlichen Unterschieden Einteilung des Netzes in homogene Strecken bzw. Streckenabschnitte;
 3. Festlegung des Umfangs der bei der Entgeltskalkulation zur berücksichtigenden Kostenkomponenten (Untergrenze, Obergrenze oder dazwischen)
 4. Ermittlung der für die Strecken bzw. Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität (Zugkilometer, Gesamtbruttotonnenkilometer) für die einzelnen Leistungen anfallenden Einzelkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen)
 5. Ermittlung der für die Strecken bzw. Streckenabschnitte unter Zugrundelegung einer angenommenen Kapazität für die einzelnen Leistungen anfallenden variablen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw. Verrechnungssätze für die Umlage der variablen Gemeinkosten
 6. ggf. Ermittlung der für die Strecken bzw. Streckenabschnitte anfallenden fixen Gemeinkosten (entweder auf Basis von Vergangenheitswerten oder Planungen) und Ermittlung der Zuschlags- bzw. Verrechnungssätze für die Umlage der fixen Gemeinkosten
 7. Ermittlung der auf die jeweilige Leistung zu verrechnenden Entgelte
- Anlage 1 enthält ein noch auf die konkreten Verhältnisse des jeweiligen Unternehmens anzupassendes Schema für die Ermittlung der für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket zu verrechnenden Entgelte.

4.5.3. Erläuterungen zum „Produktkatalog Netzzugang 2025“ der WLB

Berechnungsformel

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

Diese beiden Entgeltsätze gelten für jeden Zugangsberechtigten in gleicher Weise.

Diese beiden Entgeltsätze erfüllen die Bedingungen des § 67 Abs 1 EisbG.

Diese beiden Entgeltsätze gelten auf dem gesamten Streckennetz der WLB – es gibt also keine streckenspezifischen Entgeltdifferenzen.

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

Die WLB berücksichtigt bei der Inanspruchnahme ihrer Eisenbahninfrastruktur durch Zugangsberechtigte die triebfahrzeugspezifische Abnutzung der Eisenbahninfrastruktur durch einen Zuschlag zusätzlich zum Benützungsentgelt. Im Produktkatalog 2025 wurde hierfür kein zusätzliches Entgelt festgelegt.

Die Benützungsentgelte wurden gem. § 67c EisbG über die dementsprechende Netzfahrplanperiode gemittelt festgesetzt.

Informationen zu den Entgelten

Informationen zum Benützungsentgelt

Hinreichende Einzelheiten zu den Benützungsentgeltregeln finden sich einerseits im „Produktkatalog Netzzugang“ bzw. „Entgelte für den Produktkatalog“. Dort wird beschrieben, wie das Benützungsentgelt berechnet wird bzw. werden die einzelnen Entgeltparameter sowie die Formel für die Berechnung des Benützungsentgelts angeführt.

Informationen zu den sonstigen Entgelten

Die WLB bietet ihre sonstigen Leistungen in dem Umfang lt. den jeweils gültigen SNNB an. Nähere Informationen zum Umfang der Leistungen sind in den Kapiteln 3 und 4 der vorliegenden SNNB zu finden.

Die Festsetzung der Entgeltsätze orientiert sich am branchenüblichen Entgelt.