



SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN 2026

der

WIENER LOKALBAHNEN GmbH

Gültig ab: 14.12.2025

Version 1.0

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion:

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
1.0	13.06.2025	-	Erstfassung

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	7
1.1.	Allgemeine gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.2.	Besondere gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3.	Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung	7
1.4.	Ansprechpartner	8
1.5.	Begriffsbestimmungen	9
1.6.	Haftung der WLB und des Zugangsberechtigten	10
1.7.	Zusammenwirken von Ursachen	10
1.8.	Haftung der Bediensteten	10
1.9.	Gehilfenhaftung	10
1.10.	Umwelthaftung	11
1.11.	Umweltgefährdende Einwirkungen	11
1.12.	Inanspruchnahme durch Dritte	11
1.13.	Betreten von Anlagen der WLB	11
1.14.	Beendigung des Vertrages	11
1.15.	Weitergabe von Daten des Zugangsberechtigten	12
1.16.	Geheimhaltung	12
1.17.	Leistungen, die nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt abgegolten sind	13
1.18.	Zahlungsziel und -verzug	13
1.19.	Aufrechnungsbefugnis	13
1.20.	Salvatorische Klausel	13
1.21.	Zurückbehaltungsrecht	13

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB) 2026

1.22.	Geltendes Recht, Gerichtsstand	13
1.23.	Beschwerden	14
2.	Eisenbahninfrastruktur	15
2.1.	Schienenennetz	15
2.2.	Streckenliste	15
2.3.	Anschlussbahnen	15
2.4.	Streckenbeschreibung	15
2.5.	Verkehrsstationen	16
2.6.	Energieversorgung	16
2.7.	Signalsysteme	16
2.8.	Zugsicherungssysteme	16
2.9.	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungssysteme	16
2.10.	Verkehrsüberwachung	16
2.11.	Betriebsfunk / Datenübertragung	16
2.12.	Verschubfunk	17
2.13.	Eisenbahninfrastrukturqualität	17
2.14.	Arbeiten am Fahrweg	17
2.15.	Betriebszeiten	17
2.16.	Betriebsvorschriften	18
2.17.	Betriebssprache	18
3.	Zugangsbedingungen	19
3.2.	Verkehrsgenehmigung und -konzession	19
3.3.	Einheitliche Sicherheitsbescheinigung, zertifiziertes SMS	19

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB) 2026

3.4.	Versicherung	19
3.5.	Nachweise, Unterlagen	20
3.6.	Vertragsarten	21
3.7.	Übertragung von Rechten und Pflichten	21
3.8.	Personal	22
3.9.	Schienenfahrzeuge	23
3.10.	Außergewöhnliche Sendungen	25
3.11.	RID-Güter (Gefahrgüter)	25
4.	Zuweisung von Fahrwegkapazitäten	26
4.1.	Fahrwegkapazitätszuweisung durch die Zuweisungsstelle	26
4.2.	Fahrwegkapazitätszuweisung durch die SCHIG mbH	26
4.3.	Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität	27
4.4.	Entgelte für nicht genutzte Fahrwegkapazität (§ 67i EisbG)	29
4.5.	Zugang zu Serviceeinrichtungen	29
5.	Produktkatalog Netzzugang 2026	30
5.1.	Allgemeines	30
5.2.	Leistungen gemäß §58 (1) EisbG	31
5.3.	Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG	32
5.4.	Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG	34
5.4.1.	Vorheizen von Personenzügen	34
5.4.2.	Bereitstellung von Fahrstrom:	34
5.4.3.	Kundenspezifische Verträge	34
6.	Entgelte für den Produktkatalog Netzzugang 2026	35

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
SCHIENENNETZNUTZUNGSBEDINGUNGEN (SNNB) 2026

6.1.	Allgemeines	35
6.2.	Entgelte für Leistungen gemäß § 58 (1) EibG	35
6.3.	Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (1) EibG	36
6.4.	Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (2) EibG bzw § 67i EibG	36
6.5.	Erläuterungen und Information zu den Entgelten der WLB	36
7.	Betriebliche Belange	44
7.1.	Betriebsvorschriften, Richtlinien und Regelwerke	44
7.2.	Fachseminar Betrieb	44
7.3.	Informations- und Meldepflichten	44
7.4.	Störungen in der Betriebsabwicklung	44
7.5.	Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren	45
7.6.	Freimachen der Eisenbahninfrastruktur	45
7.7.	Prüfungs-, Weisungs- und Untersagungsrecht	45

Anlagen:

Anlage 1: Trassenbestellung

Anlage 2: Vorschriften, Richtlinien und Regelwerke

Anlage 3: Muster Infrastrukturnutzungsvertrag

Anlage 4: Muster Fahrwegkapazitätsvertrag

Anlage 5: Streckenübersicht

Anlage 6: Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen

1. Allgemeines

Die vorliegenden Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) gelten für den Zugang zu der Eisenbahninfrastruktur der WIENER LOKALBAHNEN GmbH (WLB), den an die Infrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen sowie sonstigen Leistungen der WLB durch Fahrwegkapazitätsberechtigte und Zugangsberechtigte für die Erbringung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen.

1.1. Allgemeine gesetzliche Rahmenbedingungen

Für den Zugang zum Schienennetz der WLB sind insbesondere folgende Gesetze und Verordnungen maßgebend:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV)
- EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)

Weitere Informationen dazu sind im Internet (<https://www.ris.bka.gv.at>) abrufbar.

1.2. Besondere gesetzliche Rahmenbedingungen

Die WLB weist darauf hin, dass gem. § 86 EisbG und § 185 EisbG der 8. Teil (Interoperabilität) sowie der 11. Teil (Spezielle Sicherheitsbestimmungen) des EisbG für die Infrastruktur der WLB und den Betrieb auf dieser Infrastruktur nicht gilt.

1.3. Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung

1.3.1. Geltungsdauer

Die SNNB gelten für eine Netzfahrplanperiode, wobei als Termin für den jährlichen Wechsel der Netzfahrplanperiode der zweite Samstag im Dezember, 24:00 Uhr, festgelegt ist. Daher sind die gegenständlichen SNNB 2026 grundsätzlich vom 14.12.2025, 0:00 Uhr, bis 12.12.2026, 24:00 Uhr, gültig.

1.3.2. Veröffentlichung

Die WLB hat gemäß § 59 Abs 8 EisbG die SNNB sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen.

Die SNNB werden auf Deutsch und Englisch veröffentlicht. Bei Widersprüchen zwischen der deutschen und der englischen Fassung gilt ausschließlich die deutsche Fassung.

1.3.3. Änderungen

Die WLB ist gemäß § 59 Abs 2 EisebG verpflichtet, die SNNB auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern. Die WLB verständigt Zugangsberechtigte 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.

1.3.4. Korrektheit

Die WLB ist darauf bedacht, dass die Informationen in den SNNB korrekt sind. Allerdings kann, insbesondere aufgrund der gesetzlich festgelegten Veröffentlichungsfristen und der Vielzahl laufender Veränderungen (z.B. Daten zur Eisenbahninfrastruktur) nicht ausgeschlossen werden, dass die SNNB von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen können.

Die WLB haftet für keine direkten oder indirekten Schäden, die sich aus Mängeln bzw. Druckfehlern in den SNNB und anderen Dokumenten ergeben. Ferner wird jede Verantwortung für die Inhalte sämtlicher externer Seiten, auf welche die vorliegenden SNNB und andere Dokumente verweisen (z.B. Verlinkungen), abgelehnt.

1.4. Ansprechpartner

WLB – Ansprechpartner

WIENER LOKALBAHNEN GmbH
Purkytgasse 1B
1230 Wien

Ing. Paul Polasek, B.A.
Tel: +43 1 9044453600
E-Mail: wlb.netzzugang@wlb.at

Zuweisungsstelle & Entgelterhebende Stelle der WLB

SCHIG mbH – Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.
Jakob-Lind-Straße 2, Stiege 2, 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

1.5. Begriffsbestimmungen

Soweit im Folgenden nicht definiert, wird insbesondere auf das Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – 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.

Fahrtwegkapazität

Die beantragte und durch Abschluss eines schriftlichen Vertrages zugewiesene Fahrtwegkapazität, 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 Fahrtweg, 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.

Zugangsberechtigte (gem. §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.

Fahrwegkapazitätsberechtigte (gem. §57a EisbG)

Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazitäten haben:

- 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.

1.6. Haftung der WLB und des Zugangsberechtigten

- 1.6.1. Die WLB und der Zugangsberechtigte haften nach den gesetzlichen Bestimmungen.
- 1.6.2. Der Zugangsberechtigte haftet zudem gemäß Art 9 § 4 CUI iVm § 31 EisbBFG für Schäden inkl. Entgeltentzugsentfall, die der WLB durch Betriebsstörungen entstehen.
- 1.6.3. Eine Haftung der WLB für Verspätung und Betriebsstörungen inkl. Schienenersatzverkehr nach Art 8 Abs 4 CUI iVm § 31 EisbBFG besteht nicht.

1.7. Zusammenwirken von Ursachen

- 1.7.1. 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 1.6 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.
- 1.7.2. Punkt 1.7.1 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.
- 1.7.3. Punkt 1.7.1 gilt 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.
- 1.7.4. Bei unbekanntem Schadensverursacher gilt Punkt 1.7.1 Satz 2 sinngemäß.

1.8. 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.

1.9. Gehilfenhaftung

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

1.10. 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.

1.11. Umweltgefährdende Einwirkungen

- 1.11.1. 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.
- 1.11.2. 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.

1.12. Inanspruchnahme durch Dritte

Im Falle der Inanspruchnahme eines im Innenverhältnis nicht haftenden Vertragspartners durch einen Dritten, ist der im Innenverhältnis Haftende hiervon zu informieren.

1.13. 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.

Sofern Personen Anlagen der WLB Eisenbahninfrastruktur bzw. an die Infrastruktur angeschlossene Serviceeinrichtungen außerhalb der hierfür bestimmten Stellen alleine betreten wollen, muss eine entsprechende Ausbildung (Betriebsdienst gem. § 23 EisebEPV) bzw. eine gleichwertige Ausbildung vorliegen. Zusätzlich sind bei der WLB Erlaubniskarten zu beantragen, es sei denn, dass durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird.

Die Sicherheitsbestimmungen der WLB sind zu beachten.

1.14. Beendigung des Vertrages

Aus wichtigen Gründen und insbesondere aus den nachstehend angeführten Gründen kann der Infrastrukturnutzungsvertrag mittels Brief fristlos aufgelöst werden:

- 1.14.1. Bei groben Verstößen gegen grundlegende Bestimmungen des Infrastrukturnutzungsvertrages.
- 1.14.2. 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;

- 1.14.3. Wenn der Zugangsberechtigte die ihm gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag zustehenden Nutzungsrechte ohne vorherige Zustimmung der WLB einem Dritten überlässt;
- 1.14.4. 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,
- 1.14.5. Wenn die Verlässlichkeit im Sinne von Punkt 3.8 des Personals des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten während der Vertragsdauer weggefallen ist.

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;

Die Zuweisungsstelle der WLB behält sich das Recht vor, mit Zugangsberechtigten deren Infrastrukturnutzungsverträge gemäß den Punkten 1.14.1 oder 1.14.2 aufgelöst wurden, erst nach sorgfältiger Überprüfung der Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit weitere Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen.

1.15. Weitergabe von Daten des Zugangsberechtigten

- 1.15.1. 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.
- 1.15.2. Bei auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen übergehenden Zügen erteilt der Zugangsberechtigte seine Zustimmung, dass seine der WLB gemäß Punkt 7.3 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.

1.16. Geheimhaltung

- 1.16.1. 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.

1.16.2. 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 Datenschutzgesetzes und der Datenschutzgrundverordnung in der jeweils geltenden Fassung.

1.16.3. Von dieser Geheimhaltungspflicht unbeschadet bleiben gesetzliche Transparenzpflichten (etwa des IFG, des MedKF-TG etc.), die eine Offenlegung von Informationen durch eine der Vertragsparteien erforderlich machen.

1.17. Leistungen, die nicht durch das Infrastrukturbenützungsentgelt abgegolten sind

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

1.18. Zahlungsziel und -verzug

Zahlungen sind 30 Tage nach Rechnungslegung fällig. 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 10,00 als pauschalisierte Mahnkosten zu bezahlen.

1.19. Aufrechnungsbefugnis

Der Zugangsberechtigte kann gegen Forderungen der WLB nur aufrechnen, wenn seine Gegenforderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

1.20. 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 Vertrages 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.

1.21. Zurückbehaltungsrecht

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

1.22. 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.

1.23. 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 bzw. 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. Eisenbahninfrastrukturschienennetz

Die WLB betreibt im Südraum Wiens ein aus 3 Strecken bestehendes Schienennetz. Dieses ist mit den Schienennetzen der nachfolgenden Eisenbahnen verbunden:

- ÖBB-Infrastruktur AG
- Wiener Linien GmbH & Co KG

Der Übergang von Verkehren auf diese Schienennetze bedarf gesonderter Nutzungsverträge mit diesen Eisenbahnen.

2.2. Streckenliste

Str. Nr.	Streckenteil	Größe zul. Achslast [t]	Größe zul. Meterlast [t/m]	Strecken-klasse	Bemerkungen
1	1.1 Hst. Schedifkaplatz km 2,385 bis Üst Schedifkaplatz km 2,510	12	4,5	-	Betrieb gem. StrabVO
1	1.2 Üst Schedifkaplatz km 2,510 (Hauptsignal D70 + D70f) bis km 25,334 (Hauptsignal E601)	22,5	8	D 4	
1	1.3 km 25,334 (Hauptsignal E601) bis BJ	12	4,5	—	Betrieb gem. StrabVO
2	Verbindung zur ÖBB Matzleinsdf. (P2 WLB - Abzw. P Altmannsdf ÖBB)	22,5	8	D 4	
3	Verbindung nach Traiskirchen Aspangbahn (P11 WLB - TI ÖBB)	22,5	8	D 4	

2.3. Anschlussbahnen

Vom Schienennetz der WLB zweigen folgende Anschlussbahnen ab:

- Neu Guntramsdorf: Anschlussbahn IZ

2.4. Streckenbeschreibung

Die WLB stellt mit der Anlage 5 eine in regelmäßigen Abständen aktualisierte Beschreibung sämtlicher Strecken des verfügbaren Schienennetzes 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.

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

2.5. Verkehrsstationen

Die Betriebsstellenbeschreibungen (Bsb) enthalten die Beschreibung der Verkehrsstationen aus betrieblicher Sicht und stellen Informationen zu Gleis- und Bahnsteiglängen, Bahnsteighöhen, Signalstandorten usw. bereit.

2.6. Energieversorgung

Die elektrifizierte Strecke 1 der WLB wird mit 850V DC (-30% / +25%) versorgt. Die maximal mögliche Stromaufnahme beträgt < 800 A. Angaben zum Stromsystem sind in der Streckenübersicht bzw. auf der Webseite der WLB ersichtlich.

2.7. Signalsysteme

Die Strecke 1 der WLB ist mit 50Hz-Gleisstromkreisen, TF-Kreisen sowie Achszählern ausgestattet. Eine Beeinflussung durch Traktionsströme darf nicht erfolgen. Der elektrische Kurzschluss zwischen den Radreifen eines Radsatzes, bzw. Radpaares ist aus Gründen der Signalsteuerung auf Strecke 1 mit maximal 0,4 Ohm sicherzustellen.

2.8. Zugsicherungssysteme

Das Schienennetz der WLB wird ohne Zugsicherungssystem betrieben.

2.9. Eisenbahnkreuzungs-Sicherungssysteme

Technisch gesicherte Eisenbahnkreuzungen auf der Strecke 1 der WLB werden durch Magnetschienenkontakte, Radsensoren, bzw. Induktionsschleifen (System VETAG) eingeschalten. Triebfahrzeuge, welche nicht mit einer VETAG ausgestattet sind, sind auf der Strecke 1 als außergewöhnliche Sendung einzustufen.

2.10. Verkehrsüberwachung

Die Strecke 1 der WLB ist mit einer rechnergestützten Verkehrsüberwachung ausgestattet. Das zentrale System Trapeze - EFB ermöglicht die Übernahme von Fahrplan- und Echtzeitdaten aus Vorsystemen, um der Verkehrsleitstelle die aktuelle Verkehrslage übersichtlich darzustellen.

2.11. Betriebsfunk / Datenübertragung

Die WLB betreibt auf ihrem Schienennetz ein digitales Funknetz System TETRA. Dieses dient der fernmündlichen Kommunikation zwischen betriebssteuernder Stelle, Betriebsüberwachung, Triebfahrzeugführern und Bautätigkeiten. Triebfahrzeuge, welche nicht mit WLB Betriebsfunk System TETRA ausgestattet sind, sind als außergewöhnliche Sendung einzustufen.

Züge müssen Zugkonfiguration sowie Echtzeitdaten inkl. Position bei Halten bzw. Passieren von Verkehrsstationen mittels Datenfunk an die rechnergestützte Verkehrsüberwachung der WLB-Infrastruktur übertragen. Züge, welche keine Daten an die rechnergestützte Verkehrsüberwachung der WLB-Infrastruktur übertragen, sind als außergewöhnliche Sendung einzustufen.

Auf dem gesamten Schienennetz der WLB ist durch den Triebfahrzeugführer des führenden Tzf ein taugliches und eingeschaltetes Mobiltelefon (für den öffentlichen Mobilfunk) mitzuführen.

2.12. Vershubfunk

Die WLB betreibt auf ihrem Schienennetz kein eigenes Vershubfunksystem. Vereinfachte Vershubtätigkeiten (ohne Vershubmannschaft), die in direktem Zusammenhang mit der Zugfahrt stehen, können über den WLB-Betriebsfunk abgewickelt werden.

2.13. Eisenbahninfrastrukturqualität

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

Dessen ungeachtet ist die WLB berechtigt, die Eisenbahninfrastrukturqualität zu verbessern, oder zu verschlechtern sowie die diesbezüglichen technischen Standards zu ändern.

Wenn eine solche Änderung während der Geltungsdauer eines Infrastrukturnutzungsvertrages erfolgt, ist die WLB verpflichtet, die negativen Auswirkungen auf den Zugangsberechtigten, insbesondere durch die Maßnahmen gemäß Punkt 7.5 (Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren), soweit als wirtschaftlich vertretbar, zu minimieren. Etwaige Gewährleistungs- oder Schadenersatzansprüche bleiben davon unberührt.

2.14. Arbeiten am Fahrweg

Die WLB hat das Recht, an ihrer Eisenbahninfrastruktur sämtliche im Zusammenhang mit der Bereitstellung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur stehenden Arbeiten oder Maßnahmen durchzuführen.

Über längere Zeit im Voraus geplante Arbeiten, die schwerwiegende Störungen in der Betriebsabwicklung nach sich ziehen, informieren die WLB die Zugangsberechtigten rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten oder Maßnahmen; über alle sonstigen Arbeiten oder Maßnahmen informiert die WLB die Zugangsberechtigten ehest möglich. Gemäß § 55e Abs. 3 EisbG werden die vom Fahrwegkapazitätsberechtigten hervorgebrachten Anliegen bestmöglich berücksichtigt.

Die WLB führt die Arbeiten oder Maßnahmen so aus, dass die Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen der Zugangsberechtigten möglichst gering gehalten werden.

2.15. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der WLB-Strecken und Betriebsstellen sind:

Di – Do: jeweils 4:25 – 1:35 Uhr

Fr - Mo: Fr. 4:25 – Mo. 1:35 Uhr

Feiertag 00.00 – 24.00 Uhr.

Die Öffnungszeiten der an die Infrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen sind in den Mindestinformationen über die Serviceeinrichtungen der WIENER LOKALBAHNEN GmbH angeführt.

Fahrwegkapazitätsbegehren, die außerhalb der definierten und veröffentlichten Betriebszeiten liegen, werden grundsätzlich abgelehnt.

Die WLB behält sich das Recht vor, die Betriebs- und Öffnungszeiten von Strecken, Betriebsstellen und Serviceeinrichtungen einzuschränken.

2.16. Betriebsvorschriften

Die Betriebsvorschriften und die jeweiligen Änderungen können vom Zugangsberechtigten unentgeltlich unter wlb.netzzugang@wlb.at angefordert werden. Auf Wunsch des Zugangsberechtigten können ihm die Betriebsvorschriften auch kostenpflichtig in gedruckter Form übergeben werden. Mit allfälligen Änderungen, Ergänzungen oder neu anzuwendenden Betriebsvorschriften wird der Zugangsberechtigte automatisch elektronisch beteiligt.

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 beteilen und auf die Einhaltung der Bestimmungen zu achten.

2.17. Betriebssprache

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

3. Zugangsbedingungen

3.1. Voraussetzungen der Ausübung von Zugangsrechten, Nutzungsumfang

3.1.1. Anforderungen an Zugangsberechtigte gemäß § 57a Z1 EisbG:

- Nachweis einer aufrechten Berechtigung als EVU (Verkehrsgenehmigung bzw. Konzession) für die betreffenden Verkehrsleistungen;
- die Sicherheitsbescheinigung bzw. ein zertifiziertes SMS;
- Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflichtversicherung gem. EisbG

3.1.2. 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, dieses 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.

3.2. Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der zuständigen Behörde gem. §12 EisbG erfragt werden. Weiterführende Informationen und Kontaktdaten sind auf der Website des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, derzeit unter

<https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/verkehrsgenehmigung.html>

zu finden.

3.3. Einheitliche Sicherheitsbescheinigung, zertifiziertes SMS

Die Ausübung von Zugang auf die Eisenbahninfrastruktur der WLB wird nur solchen Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährt, die Inhaber einer gültigen einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für diese Infrastruktur sind, bzw. über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gem. Delegierter Verordnung (EU) 2018/762 für diese Infrastruktur verfügen.

3.4. Versicherung

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 bzw § 15a Z10, § 15b Abs 1 Z4 bzw. § 16b Abs 1 Z4 EisbG 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.

Der Zugangsberechtigte ermächtigt die WLB ausdrücklich, vom Haftpflichtversicherer Auskünfte über den Versicherungsvertrag und über die Deckung der Risiken verlangen zu können. Des Weiteren ist die WLB berechtigt, in die Versicherungsunterlagen des Zugangsberechtigten Einsicht zu nehmen.

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.

Zum Recht der Zuweisungsstelle und der WLB zur fristlosen Vertragsauflösung siehe Punkt 1.14.

3.5. Nachweise, Unterlagen

Der Zugangsberechtigte übermittelt der WLB schriftlich (elektronisch ausreichend) sämtliche für die Ausübung der Rechte aus den SNNB erforderlichen Unterlagen gemäß Punkt 3.1. als Nachweis dafür, dass es die Voraussetzungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erfüllt.

Der Zugangsberechtigte erklärt schriftlich, dass es zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses eine Änderung aller Genehmigungen gemäß Punkt 3.1 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.

Die geforderten Nachweise/Unterlagen müssen jeweils im Original oder amtlich beglaubigter Abschrift in deutscher Sprache bzw. in beglaubigter deutscher Übersetzung vorgelegt werden. Nachweise/Unterlagen, welche von der WLB unentgeltlich bei einer Behörde in deutscher Sprache abgerufen werden können, sind nicht gesondert vorzulegen.

3.6. Vertragsarten

3.6.1. Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)

Die WLB bietet für die Zuweisung von Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode Rahmenregelungen gemäß § 64 EisbG für nachfolgende Verkehrsleistungen an:

- Verkehrsleistungen gemäß § 63 Abs. 2
- Verkehrsleistungen zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben zur Erlangung eines Rahmenvertrages gegenüber der Zuweisungsstelle Angaben über die der Rahmenregelung als Motiv zugrunde liegenden geschäftlichen Verträge, besonderen Investitionen oder Risiken zu machen.

3.6.2. Infrastrukturnutzungsvertrag

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie für die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen ist ein zwischen dem EVU und der WLB abgeschlossener Infrastrukturnutzungsvertrag.

Bestandteile des Infrastrukturnutzungsvertrags sind die Schienennetznutzungsbedingungen sowie die Zugtrassenvereinbarung, welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität und allfällige Serviceeinrichtungen und -leistungen enthält. Das Vertragsmuster ist in der Anlage 3 enthalten.

3.6.3. Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt der Fahrwegkapazitätsberechtigte die Voraussetzungen gemäß Kapitel 3.1.2, wird mit ihm ein Fahrwegkapazitätsvertrag abgeschlossen. Das Vertragsmuster ist in der Anlage 4 enthalten.

3.7. Übertragung von Rechten und Pflichten

3.7.1. Der Zugangsberechtigte, ist, ausgenommen Punkt 3.7.2. 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 1.14.

3.7.2. 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 1.14.

- 3.7.3. 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 1.14).

3.8. Personal

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.

3.8.1. Triebfahrzeugführer

Die Berechtigung zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen in Österreich ist in den §§ 124 ff EisebG bzw. der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) geregelt.

Für Streckenabschnitte, auf denen der Betrieb gem. StrabVO erfolgt, gelten die Bestimmungen der StrabVO.

3.8.2. Betriebsbedienstete

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), die qualifizierte Tätigkeiten gem. EisebEPV ausüben, müssen gemäß deren Bestimmungen ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein, sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können.

Für alle anderen, nicht von der EisebEPV umfassten Tätigkeiten, ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz auf dem Schienennetz der WLB durch die Betriebsleitung der WLB notwendig.

Für Streckenabschnitte, auf denen der Betrieb gem. StrabVO erfolgt, gelten die Bestimmungen der StrabVO.

Für die Aus-/Weiterbildung und Prüfung sowie die erforderliche Eignung von Mitarbeitern von EVU (oder deren Auftragnehmern) ist das EVU verantwortlich.

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen für Triebfahrzeugführer und Betriebsbedienstete sowie Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Orts- sowie Streckenkenntnis werden von der Schuleinrichtung der WLB angeboten.

Die Durchführung von Schulungsmaßnahmen durch die WLB erfolgt nach Maßgabe freier Ressourcen diskriminierungsfrei.

Soweit die Sicherheitsbescheinigung insofern diesbezüglich keine Angaben enthält, hat der Zugangsberechtigte auf Verlangen der WLB jederzeit während der Vertragsdauer insbesondere nachzuweisen, dass das Personal

- über die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnisse sowie über die fachliche Eignung zur Erfüllung der Verpflichtungen des gegenständlichen Vertrages verfügt,

- die Kenntnis, der für die Strecken der WLB jeweils geltenden Vorschriften hat und diese beachtet,
- die Betriebssprache (siehe Punkt 2.17) 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.

Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen diese nicht auf dem Schienennetz der WLB eingesetzt werden.

3.9. Schienenfahrzeuge

Der Zugangsberechtigte darf auf dem Schienennetz der WLB nur Schienenfahrzeuge in Betrieb nehmen, wenn diese hierfür die rechtlichen Voraussetzungen gemäß EibG durch einen der nachfolgenden Punkte erfüllen:

- Eisenbahnrechtliche Genehmigung (Betriebsbewilligung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen)
- Genehmigungsfreie Vorhaben gem. § 36 EibG (insb. § 36 Abs 4) und § 110 EibG (insb. § 110 Abs 7)
- Prüfung vor der Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeugs (Streckenkompatibilität) gem. § 112 EibG

Der Zugangsberechtigte stellt sicher, dass die Schienenfahrzeuge 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.

Der Zugangsberechtigte ist für den einwandfreien und betriebssicheren Unterhalts- und Betriebszustand der Fahrzeuge verantwortlich.

3.9.1. Netzregistrierung

Zusätzlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung und der Prüfung der Streckenkompatibilität benötigen Schienenfahrzeuge vor dem Einsatz am Schienennetz der WLB auch eine Netzregistrierung. Zum Erlangen der Netzregistrierung ist durch das EVU der Nachweis der Streckenkompatibilität nach Anlage 5 zu erbringen.

Anträge sind an wlb.netzzugang@wlb.at zu richten. Die Bearbeitungsdauer beträgt 8 Wochen.

3.9.2. Ausnahmen

Ausgenommen vom Erfordernis einer Netzregistrierung sind Fahrzeuge mit den folgenden Interoperabilitätskennzeichen:

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

Ungeachtet der Ausnahme vom Erfordernis einer Netzregistrierung hat der Zugangsberechtigte zu prüfen, ob das Schienenfahrzeug mit dem Streckenteil, auf dem es

3.10. 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-Betriebsfunk ausgestattet sind sowie Züge, die keine Daten gem. Pkt. 2.11 an die rechnergestützte Verkehrsüberwachung der WLB-Infrastruktur übertragen, als außergewöhnliche Sendung einzustufen.

Anträge für außergewöhnliche Sendungen sind an wlb.faplo@wlb.at zu richten. Die Bearbeitungsdauer beträgt 8 Wochen.

3.11. RID-Güter (Gefahrgüter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten für nationale und internationale Eisenbahnverkehrsdienste die Vorschriften der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID), zu finden im Rechtsinformationssystem des Bundes. Weiters sind das Gefahrgutbeförderungsgesetz – insbesondere der 5. Abschnitt – sowie die Bestimmungen des UIC-Merkblatts 471-3 einzuhalten. Relevante Daten, insbesondere die jährliche Menge an beförderten Gefahrgütern nach Klassen, sind von den EVU zumindest einmal jährlich über Anforderung der Betriebsleitung der WLB kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Auf dem Schienennetz der WLB stehen für das zeitweilige Abstellen von Fahrzeugen gem. Kapitel 1.10 RID keine Bereiche während der Beförderung zur Verfügung.

4. Zuweisung von Fahrwegskapazitäten

4.1. 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 (z.B. Fahrzeugmanipulationen, Anschlüsse, Personalabläsen, RID, außergewöhnliche Sendungen, Ab-/Hinterstellungen 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 Donnerstag von 09:30 bis 15:30 Uhr und Freitag von 09:30 bis 13:00 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.

4.2. 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 EisbG bestmöglich zu erfüllen.

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie die Gewährung des Mindestzugangspakets erfolgt ausgenommen im Falle des § 70a Abs. 4 EisbG, 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

4.3. Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.3.1. 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. Oktober 2025.

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 Netzfahrplanerstellungs- 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 Uhr
Sa:	4:35 – 1:35 Uhr
So u Feiertag	4:50 – 1:35 Uhr

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 EisbG 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 begehrter Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem eingerichtet, das Entscheidungen über Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet.

Phase VI – „überlastete Eisenbahninfrastruktur“:

Führen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur „Erklärung von überlasteter Eisenbahninfrastruktur“, gilt für diese 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 grenzüberschreitenden Güterverkehrs-

diensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

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

4.3.2. Termine für Fahrwegkapazitätszuweisung für den Fahrplan 2026

Das Fahrplanjahr 2026 dauert von 14. Dezember 2025 bis 12. Dezember 2026.

Begehren auf Fahrwegkapazitätszuweisung (Haupttermin) 15. Oktober 2025

Netzfahrplanentwurf durch SCHIG mbH 31. Oktober 2025

Das jeweils angegebene Datum versteht sich als Ende der jeweiligen Frist.
Der Netzfahrplan tritt am 14. Dezember 2025 in Kraft.

4.3.3. 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

4.4. Entgelte für nicht genutzte Fahrwegkapazität (§ 67i EisbG)

Für Begehren, welche 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 Infrastrukturbenützungsentgelt unter „Reservierungspreis“ angeführt.

4.5. Zugang zu Serviceeinrichtungen

Zugangsberechtigte können bei der WLB bzw. dem Betreiber der Serviceeinrichtung die notwendigen Serviceleistungen gemäß dem ausgearbeiteten Produktkatalog (Kapitel 5) beantragen.

5. Produktkatalog Netzzugang 2026

Gültig ab 14. Dezember 2025

Kontakt:

WLB Betriebsleitung

Purkytgasse 1B
1230 Wien

Tel.: +43 1 9044453600
Fax.: +43 1 9044453999
Email: wlb.netzzugang@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

5.1. Allgemeines

Die WLB bietet die im Produktkatalog Netzzugang 2026 angeführten Produkte (Eisenbahninfrastrukturnutzung und sonstige Leistungen) Zugangsberechtigten zwecks Durchführung ihrer Eisenbahnverkehrsleistungen gemäß den SNNB an.

Leistungen, die im Produktkatalog Netzzugang 2026 nicht angeführt sind, sind jedenfalls gesondert zu vereinbaren und werden gesondert verrechnet.

Die Mindestinhalte für Fahrwegkapazitätsbestellungen ergeben sich aus dem 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 Neubegehren
- 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.

5.2. Leistungen gemäß §58 (1) EisbG

5.2.1. Zugfahrt (Standardpaket)

5.2.1.1 Trassenkonstruktionen

5.2.1.1.1 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

5.2.1.1.2 Ausarbeitung der Fahrplananordnungen.

5.2.1.2 Durchführung der Zugfahrt

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

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

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

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

5.2.2. 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

- 5.2.3. Die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom wird angeboten. Die jeweiligen Entgelte sind in Kapitel 6 angeführt.

5.3. Leistungen gemäß § 58b (1) EisebG

5.3.1. Nutzung von Verkehrsstellen

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= Anzahl der Aufenthalte mal 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 Neu Erlaa, Hst Schönbrunner Allee, Hst Maria Enzersdorf, Hst Griesfeld, Hst Neu Guntramsdorf, Hst Eigenheimsiedlung, Hst Möllersdorf, Hst Pfaffstätten – Rennplatz, Hst Baden Landeskrankenhaus,

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

5.3.2. Zusatzpaket -Zugfahrten außerhalb der Bahnhofsoffnungszeiten:

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 Kosten nach Aufwand in Rechnung gestellt.

In nachstehend angeführten Bahnhöfen gelten folgende Zeiten der Dienstruhe:

Bf IL	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

5.3.3. Verschubleistungen

Verschubleistungen werden von der WLB ausschließlich an den Standorten der an die Infrastruktur angeschlossenen Serviceeinrichtungen während der Öffnungszeiten durchgeführt. Die Verschubleistungen inkludieren auch die Bedienung der jeweils relevanten Stellwerks- und Sicherungsanlagen im erforderlichen Umfang. Das zum Vershub verwendete Triebfahrzeug einschließlich des Triebfahrzeugbedienpersonals ist seitens des EVU zu stellen.

5.3.4. Nutzung von Abstellgleisen

Abstellung von Fahrzeugen auf Abstellgleisen der WLB Infrastruktur, die speziell für das zeitweilige Abstellen von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen von Fahrwegkapazität bestimmt sind. Es bestehen keine Kapazitäten für die Hinterstellung von Fahrzeugen.

5.3.4.1. Unentgeltliche Nutzung von Abstellgleisen

Abstellungen mit einer Dauer von bis zu 24 Stunden sind unentgeltlich.

5.3.4.2. Kurzfristige Nutzung von Abstellgleisen

Verrechnet wird die Nutzung von Abstellgleisen ab einer Dauer von mehr als 24 Stunden (z.B. Leerwagendeponie, Triebfahrzeuge, Abstellen von Fahrzeugen eines abgespannten Zugs) je angefangenem Kalendertag.

Berechnungsformel:

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

5.3.4.3. Längerfristige Nutzung von Abstellgleisen

Miete von definierten Gleisen bzw. Gleisabschnitten (Bekanntgabe der gewünschten Gleisnummer(n) gemäß jeweiliger Bahnhofsdienstordnung) für das Abstellen von Fahrzeugen. Die Mindestbestelldauer beträgt ein Monat (Produktnummer 6.3.1.1.1). Für die an eine Monatsbestellung anschließenden Tage erfolgt eine taggenaue Abrechnung gemäß Produktnummer 6.3.1.1.1 der Entgelttabelle. Die Vergabe erfolgt auf Vereinbarung, nach Verfügbarkeit und maximal für die Dauer einer Fahrplanperiode.

Berechnungsformel pro Jahr:

Gleismiete/Jahr = Anzahl Gleismeter * Faktor j

Für die Hinterstellung von Fahrzeugen in den an die Infrastruktur angeschlossenen Servicestandorten gelten gesonderte Verrechnungssätze. Es bestehen in den angeschlossenen Servicestandorten keine Kapazitäten für die Abstellung von Fahrzeugen.

5.3.5. Nutzung von Manipulationsgleisen zur Be- und Entladung

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

Berechnungsformel:

Miete Ladegleisnutzung = Anzahl beigestellte Wagen * Faktor k

- 5.3.6. Wartungseinrichtungen und andere technischen Einrichtungen
Der Zugang zu Wartungseinrichtungen und andere technischen Einrichtungen erfolgt nach Vereinbarung gem. Mindestinformationen über Serviceeinrichtungen der WLB.

5.4. Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG

- 5.4.1. Vorheizen von Personenzügen
Das Vorheizen von Personenzügen ist nur über die Fahrleitungsanlage möglich. Dabei ist jedoch Kapitel 2 zu beachten.

- 5.4.2. Bereitstellung von Fahrstrom:
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 6 verrechnet.

- 5.4.3. Kundenspezifische Verträge
Kundenspezifische Verträge werden grundsätzlich nicht angeboten.

6. Entgelte für den Produktkatalog Netzzugang 2026

6.1. Allgemeines

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

6.2. Entgelte für Leistungen gemäß § 58 (1) EisbG

Berechnungsformel für Standardpaket Zugfahrt

$$\text{IBEZugfahrt} = (\text{Gbtkm} * a) + (\text{Zugkm} * b) + (\text{Zugkm} * \text{cTfz-Kat}) + (\text{Zugkm im Engpass} * d) + (\text{ZugkmMarktsegment} * e) + (\text{kWh} * f)$$

Verrechnungspreise für das IBE exkl. 20% USt Benutzungsentgelt Standartpaket Zugfahrt			
Beschreibung	Einheit	Faktor	Preis
a) Entgelt in der Höhe der unmittelbar anfallenden Kosten			
Gesamtbruttotonnenkilometer	Gbtkm	a	€ 0,0135
b) Streckenbezogene Benutzungsentgelte - Basispreis			
Zugkilometer	Zugkm	b	€ 3,0135
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 Standardpakets	Zugkm	e	€ 0
f) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom	kWh	f	€ 0,1055

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 ein Abzug von 10 % vom IBE gewährt.

Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom gem. Pkt. 5.4.2

Gleichrichtungs- und Leitungsentgelt: siehe Kostensatz „f)“ in der Verrechnungstabelle gem. Pkt. 6.2.

6.3. Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (1) EisbG

Mitbenützung von Personenbahnhöfen und Haltestellen gem. Pkt. 5.3.1

Berechnungsformel für das IBE für Stationsaufenthalte:

IBE= Anzahl der Aufenthalte mal Faktor f

Beschreibung	Einheit	Faktor	Preis
f) Stationskategorie, Standardpaket je fahrplanmäßigem Halt			
		f1	€ 2,011
		f2	€ 1,609
		f3	€ 1,207

Zusatzpaket Zugfahrt außerhalb der Bahnhofsöffnungszeiten gem. Pkt. 5.3.2

Fahrdienstleiter je Stunde € 127,13 zuzüglich gesetzlicher Zuschläge

6.3.1. Mitbenützung von Abstellgleisen gem. Pkt. 5.3.4

6.3.1.1.1. Faktor i gem. 5.3.4.1 € 3,3504

6.3.1.1.2. Faktor j gem. 5.3.4.2 € 59,5599

6.3.1.1.3. Faktor k gem. 5.3.4.3 € 0,5984

6.4. Entgelte für Leistungen gemäß § 58b (2) EisbG bzw § 67i EisbG

Entgelt gem. Pkt. 5.4.1.

Starkstromenergiebezug: aufgrund der aktuellen Situation tagesaktueller Wert

Entgelt gem. Pkt. 4.4.

Reservierungspreis € 118,9127 pro zugewiesener Zugtrasse

6.5. Erläuterungen und Information zu den Entgelten der WLB

Erläuterungen zum Benützungsentgelt

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

6.5.1. 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

6.5.2. Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket

6.5.2.1. Rechtliche Grundlagen

6.5.2.1.1. 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.

6.5.2.1.2. Berechnung der Entgelte

Zur Berechnung der Entgelte ist insbesondere § 67 EisbG 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.

6.5.2.2. Definition der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten

6.5.2.2.1. 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-Zusammenhangs“ 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.

6.5.2.2.2. 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.

6.5.2.2.3. Resümee

In die Ermittlung der unmittelbar in Zusammenhang mit dem Zugang zur Eisenbahninfrastruktureinschließlich 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.

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

Um eine Ermittlung der in unmittelbaren 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.

6.5.2.3.1. 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
- Lehen
- 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 werden – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt:

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

In Einzelfällen wird 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.) angesetzt.

- 6.5.2.3.2. 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 werden – soweit diese nicht im Einzelfall aufgrund ihrer betragsmäßigen Bedeutung direkt erfasst und als daher Einzelkosten in die Kalkulation einbezogen werden – folgende leistungsabhängige Kosten angesetzt:

- 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).
- In Einzelfällen wird 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.

6.5.2.4. 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

6.5.2.5. Vorgangsweise

Hinsichtlich der Entgeltkalkulation für den Zugang zur Infrastruktur samt Mindestzugangspaket wird folgendermaßen vorgegangen:

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

6.5.3. Erläuterungen zum „Produktkatalog Netzzugang 2026“ 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 2026 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 beschreiben, 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 4 und 5 der vorliegenden SNNB zu finden.

7. Betriebliche Belange

7.1. Betriebsvorschriften, Richtlinien und Regelwerke

Die WLB weist darauf hin, dass auf dem Schienennetz der WLB gem. § 86 der 8. Teil (Interoperabilität) des EisebG nicht gilt, und somit auch die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) keine Gültigkeit haben. Die auf dem Schienennetz der WLB anzuwendenden Betriebsvorschriften, Richtlinien und Regelwerke sind in Anlage 2 aufgeführt.

7.2. Fachseminar Betrieb

Für die Aufrechterhaltung der betrieblichen Kenntnisse, welche für den Netzzugang am Netz der WLB notwendig sind, ist die jährliche Teilnahme seitens der Betriebsleitung des EVU am Fachseminar Betrieb WLB verpflichtend. In Absprache mit der WLB kann die Teilnahme durch die Betriebsleitung des EVU an deren Schulungseinrichtung delegiert werden.

7.3. Informations- und Meldepflichten

Soweit in den Betriebsvorschriften nicht abweichende Informations- und Meldepflichten vorgesehen sind, hat der Zugangsberechtigte der WLB rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges, Nachstehendes zu melden:

- Zusammensetzung des Zuges (Triebfahrzeugreihe, Länge, Gewicht, Wagennummern und -anzahl, Bremsausmaß),
- Besonderheiten wie nicht RIC/RIV-fähige Fahrzeuge, gefährliche Güter im Sinne des RID, besondere, das Fahrzeug oder seine Beladung betreffende Beschränkungen,
- verspätungsrelevante Faktoren (z.B. Motorausfälle bei Triebfahrzeugen),
- andere, gegebenenfalls für die Leistungsabrechnung notwendige Angaben.
- Andere Angaben, die sich aus einschlägigen Gesetzen und Verordnungen ergeben.

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.

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.

7.4. Störungen in der Betriebsabwicklung

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.

7.5. Verkehrssteuerung mit dem Ziel, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren

Die WLB ist bestrebt, Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten so gering wie möglich zu halten.

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.

Darüber hinaus kann die WLB im Falle von Großereignissen – massive, eingetretene oder erwartete (z.B. Streik, Witterungslage) Einschränkungen auf dem Schienennetz der WLB – im Rahmen des Notfalls- bzw. Krisenmanagements z.B. Anordnungen zum Entfall von Zugfahrten treffen.

7.6. Freimachen der Eisenbahninfrastruktur

7.6.1. Das EVU hat die benutzte Eisenbahninfrastruktur fristgerecht zum Ende der gemäß Infrastrukturnutzungsvertrag festgelegten Nutzungsdauer freizumachen.

7.6.2. Kommt der Zugangsberechtigte seiner Verpflichtung gemäß Punkt 7.6.1 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.

7.6.3. Darüber hinaus wirkt der Zugangsberechtigte, dem Fahrwegskapazität 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.

7.6.4. Die WLB hat ein umfassendes Dispositions- und Anweisungsrecht. Ihren Anordnungen ist unbedingt Folge zu leisten. Punkt 7.5 gilt entsprechend.

7.7. Prüfungs-, Weisungs- und Untersagungsrecht

7.7.1. 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 begründetem Anlass vom Kenntnis- und Wissensstand sowie von der Art der Dienstausübung 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.

7.7.2. 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.

- 7.7.3. 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.
- 7.7.4. Die in den Punkten 7.7.1, 7.7.2 und 7.7.3 angeführten Rechte der WLB gelten insbesondere auch bei eingetretenen Schäden an Eisenbahninfrastrukturanlagen (Gleiskörper, Sicherungsanlagen, Fahrleitungen, etc.).
- 7.7.5. Die vorstehenden Regelungen lassen die Befugnisse insbesondere staatlicher Stellen sowie die Verantwortung des Zugangsberechtigten unberührt.
- 7.7.6. Untersagung der Betriebsführung

Die Betriebsführung wird dem Zugangsberechtigten von der WLB kurzfristig untersagt,

- 7.7.6.1. wenn die Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen und sicheren Verkehrs nicht gewährleistet ist,
- 7.7.6.2. wenn die Verlässlichkeit im Sinne von Punkt 3.8 des Personals des Zugangsberechtigten oder eines durch den Zugangsberechtigten mit vorheriger Zustimmung der WLB beauftragten Dritten während der Vertragsdauer weggefallen ist,
- 7.7.6.3. 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.