

Schienennetz- Nutzungsbedingungen 2028

der ÖBB-Infrastruktur AG

Gültig ab
12. Dezember 2027
Version 0.1

ÖBB-Infrastruktur AG
Netzzugang
Praterstern 4, 1020 Wien
oss.austria@oebb.at
[Infrastruktur.oebb.at/snnb](https://infrastruktur.oebb.at/snnb)

ENTWURF VOM 24.07.2026



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Information	7
1.1	Einleitung	7
1.2	Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen	7
1.3	Rechtliche Aspekte	7
1.3.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	7
1.3.2	Rechtliche Hinweise und Haftung	7
1.3.2.1	Allgemeine Bemerkungen	7
1.3.2.2	Haftung	8
1.3.3	Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission	8
1.4	Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen	8
1.5	Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung	8
1.5.1	Geltungsdauer	8
1.5.2	Änderungen	9
1.5.3	Veröffentlichung	9
1.6	Ansprechpartner	9
1.6.1	ÖBB-Infrastruktur AG	9
1.6.2	Externe Stellen	12
1.7	Zusammenarbeit zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern	13
1.7.1	Güterverkehrskorridore	13
1.7.2	RailNetEurope und europaweite Zusammenarbeit	13
2	Eisenbahninfrastruktur	15
2.1	Einleitung	15
2.2	Charakteristik des Schienennetzes	15
2.2.1	Grenzen	15
2.2.2	Zusammenhängende Eisenbahnnetze	15
2.2.3	Anschlussbahnen	17
2.3	Schienennetzbeschreibung	17
2.3.1	Anzahl der Streckengleise	17
2.3.2	Spurweite und Gleisabstand	17
2.3.3	Betriebsstellen	17
2.3.4	Lichtraum und Lademaß	17
2.3.5	Streckenklasse	17
2.3.6	Maximale Gradienten	18
2.3.7	Streckenhöchstgeschwindigkeit	18
2.3.8	Maximale Zuglängen	18
2.3.9	Energieversorgung	18
2.3.10	Infrastrukturseitige Zugsicherungssysteme	18
2.3.11	Verkehrsüberwachung	19
2.3.12	Kommunikationssysteme	19
2.3.12.1	GSM-R	19
2.3.12.2	FRMCS	20
2.3.12.3	Digitaler Befehl	20
2.3.12.4	Verschubfunk	20
2.3.13	Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme	20
2.3.14	Zughakengrenzlast und Regelbelastung	21
2.3.15	Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung	21
2.4	Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen	21
2.4.1	Lichtraumeinschränkungen	21
2.4.2	Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften	21
2.4.3	Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte	22
2.4.4	Nutzungseinschränkungen für Tunnel	22
2.4.5	Nutzungseinschränkungen für Brücken	23

2.4.6	Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung	23
2.4.7	Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen	23
2.4.8	Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb	24
2.5	Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur	24
2.5.1	Geplante Bauarbeiten	24
2.5.2	Informationen über besondere Bauarbeiten	25
2.5.3	Wartungsfenster	27
2.5.4	Öffnungszeiten	27
2.6	Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte	28
3	Zugangsbedingungen	29
3.1	Einleitung – Rechtlicher Rahmen	29
3.2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	29
3.2.1	Fahrwegkapazitätsberechtigte	29
3.2.2	Allgemeine Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte	30
3.2.2.1	EVU	30
3.2.2.2	NVU	30
3.2.3	Verkehrsgenehmigung und -konzession	30
3.2.4	Einheitliche Sicherheitsbescheinigung	30
3.2.5	Versicherung	30
3.2.6	Bonitätsprüfung und Sicherheitsleistung	31
3.2.6.1	Bonitätsprüfung	31
3.2.6.2	Sicherheitsleistung	31
3.2.7	Berichtspflichten an Statistik Austria	32
3.3	Vertragsarten	32
3.3.1	Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)	32
3.3.2	Infrastrukturnutzungsvertrag	33
3.3.3	Fahrwegkapazitätsvertrag	33
3.3.4	Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)	33
3.3.5	Bahnstromnetznutzungsvertrag, Durchleitungsvertrag	33
3.3.6	Umschlagvertrag	33
3.4	Spezielle Anforderungen	33
3.4.1	Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen	33
3.4.1.1	Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG	33
3.4.1.2	Netzregistrierung der ÖBB-Infrastruktur AG	34
3.4.2	Zulassung von Personal	34
3.4.2.1	Triebfahrzeugführer	34
3.4.2.2	Betriebsbedienstete	35
3.4.3	Außergewöhnliche Sendungen/Transporte	35
3.4.4	RID-Güter und Umweltschutz	35
3.4.4.1	RID-Güter (Gefahrgüter)	35
3.4.4.2	Umweltschutz	36
3.4.5	Probe- und sonstige Fahrten	36
4	Zuweisung von Fahrwegkapazität	37
4.1	Einleitung	37
4.2	Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität	37
4.2.1	Grundlagen	37
4.2.2	Rahmenbedingungen für die Planungen	38
4.2.3	Symmetrisch vertaktete Personenverkehre und Kapazitätsmodell	41
4.2.4	Vorrangregeln	42
4.2.5	Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Betriebsstellen	44
4.2.6	Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur	46
4.3	Kapazitätsvorhaltungen für Temporary Capacity Restrictions (TCR)	46
4.4	Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)	46
4.5	Zugtrassenzuweisung	46

4.5.1	Fristen für den Netzfahrplan 2028 und 2029	46
4.5.2	Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan	47
4.5.3	Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren	48
4.5.4	Koordinierungsverfahren	50
4.5.5	Streitbeilegungssystem	50
4.6	Überlastete Eisenbahninfrastruktur	50
4.7	Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	51
4.8	Regeln nach der Zugtrassenzuweisung	51
4.8.1	Anpassen von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten	51
4.8.2	Anpassen von Fahrwegkapazität durch das Eisenbahninfrastruktur-unternehmen	51
4.8.3	Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten	51
4.8.4	Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte	51
4.9	TTR for Smart Capacity Redesign	51
4.10	Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore	52
5	Leistungen und Entgelte	53
5.1	Einleitung	53
5.2	Entgeltgrundsätze	53
5.3	Mindestzugangspaket	54
5.3.1	Wegeentgeltstruktur	55
5.3.2	Verkehrsarten	56
5.3.3	Zu- und Abschlüsse	57
5.3.3.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	57
5.3.3.2	Performance Regime	57
5.3.4	Entgeltsätze Mindestzugangspaket	58
5.4	Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket	58
5.4.1	Zuginformation ARAMIS	58
5.4.2	GSM-R	59
5.4.3	Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte	59
5.5	Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket	60
5.5.1	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn	60
5.5.2	Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten	61
5.5.3	Erlaubniskarte	62
5.5.4	Sonstige ergänzende Personalleistungen	63
5.5.5	SFIT	63
5.6	Finanzielle Anreize	65
5.6.1	Reservierungsentgelt	65
5.6.2	Stornierungsentgelt	65
5.7	Performance Regime	66
5.8	Änderung von Entgelten	67
5.9	Zahlungskonditionen und Rechnungslegung	68
6	Betriebliche Belange	69
6.1	Einleitung	69
6.2	Regelwerke	69
6.2.1	Zugbegleiterloser Betrieb	69
6.2.2	Fachseminar und Ausbildung	69
6.2.3	Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken	69
6.3	Betriebsmaßnahmen	70
6.3.1	Grundsätze	70
6.3.2	Abweichungsmanagement	70
6.3.3	Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	70
6.4	Tools zur Zuginformation und -überwachung	70
7	Serviceeinrichtungen und -leistungen	71
7.1	Einleitung	71

7.2	Übersicht	71
7.3	Auflistung der einzelnen Serviceeinrichtungen und -leistungen	71
7.3.1	Allgemeines	71
7.3.2	Nutzung von Verkehrsstationen	71
7.3.2.1	Allgemeine Information	72
7.3.2.2	Serviceleistungen	72
7.3.2.3	Kategorisierung der Basisleistungen	75
7.3.2.4	Entgelte	79
7.3.2.5	Bestellung und Zuweisung	83
7.3.3	Güterterminals	85
7.3.4	Verschubleistungen	86
7.3.4.1	Allgemeine Information	86
7.3.4.2	Leistungen	86
7.3.4.2.1	Verschubleistungen mit einer Angabe von Haltegründen	87
7.3.4.2.2	Verschubleistungen ohne Angabe von Haltegründen	91
7.3.4.3	Beschreibung der Serviceeinrichtung	93
7.3.4.3.1	EVA	93
7.3.4.3.2	Bereiche mit ortsbedienten Weichen	94
7.3.4.3.3	Verschubfunk	94
7.3.4.4	Entgelte	94
7.3.4.5	Zugangsbedingungen	96
7.3.4.6	Zuweisung von Kapazität	96
7.3.5	Abstellkapazitäten	98
7.3.5.1	Allgemeine Informationen	98
7.3.5.2	Leistungen	98
7.3.5.3	Beschreibung der Serviceeinrichtung	98
7.3.5.4	Entgelte	98
7.3.5.5	Zugangsbedingungen	100
7.3.5.6	Zuweisung von Kapazität	100
7.3.6	Wartungseinrichtungen	101
7.3.7	Sonstige technische Einrichtungen	102
7.3.7.1	Allgemeine Informationen	102
7.3.7.2	Serviceleistungen	102
7.3.7.3	Beschreibung der Leistung	102
7.3.7.4	Entgelte	105
7.3.7.5	Bestellung und Zuweisung	108
7.3.8	Hafenanlagen	110
7.3.9	Bahnstromnetznutzung	111
7.3.9.1	Allgemeine Information	111
7.3.9.2	Leistung	111
7.3.9.3	Leistungsbeschreibung	111
7.3.9.4	Entgelte	111
7.3.9.5	Bestellung und Abrechnung	112
7.3.10	Tankanlagen	113
	Abkürzungsverzeichnis	114
	Abbildungsverzeichnis	118
	Tabellenverzeichnis	119

Versionsverzeichnis

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Dokumentversion

Version	Datum	Ziffer	Inhalt der Änderung
0.1	24.07.2026	-	Entwurf Erstfassung Koordinierung

Tabelle 1: Versionsverzeichnis

ENTWURF

1 Allgemeine Information

1.1 Einleitung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Planung, den Bau, die Instandhaltung, die Bereitstellung und den Betrieb einer bedarfsgerechten und sicheren Eisenbahninfrastruktur zuständig. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Zuweisungsstelle, entgelterhebende Stelle und Betreiberin von Serviceeinrichtungen gemäß Eisenbahngesetz.

Der Geschäftsbereich Netzzugang ist der Ansprechpartner seitens der ÖBB-Infrastruktur AG für den Zugang zum Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG. Nähere Informationen finden Sie auf der [Website des Geschäftsbereichs Netzzugang](#).

1.2 Zweck der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNNB) werden den Fahrwegkapazitätsberechtigten die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Informationen zur Verfügung gestellt, die für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf dem Schienennetz erforderlich sind.

1.3 Rechtliche Aspekte

1.3.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Für den Zugang zum Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG sind insbesondere folgende Gesetze/Verordnungen in den geltenden Fassungen maßgebend:

- Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen – Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über den Schutz von ArbeitnehmerInnen im Bereich von Gleisen – EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte – Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisbBFG)
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten – Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen – Eisenbahnschutzvorschrift (EisbSV)
- Bundesgesetz zur Sicherstellung eines hohen Resilienzniveaus von kritischen Einrichtungen – Resilienz kritischer Einrichtungen-Gesetz (RKEG)
- Europarechtliche Vorgaben, wie z.B. Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

Weitere Informationen dazu sind im Internet ([Rechtsinformationssystem des Bundes](#)) abrufbar.

1.3.2 Rechtliche Hinweise und Haftung

1.3.2.1 Allgemeine Bemerkungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist gemäß § 59 EisbG verpflichtet, SNNB zu erstellen (§ 59 Abs 1 EisbG) und zu veröffentlichen (§ 59 Abs 3 EisbG) sowie auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern (§ 59 Abs 2 EisbG).

1.3.2.2 Haftung

Die ÖBB-Infrastruktur AG 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 ÖBB-Infrastruktur AG 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.

Darüber hinaus gelten die [Allgemeinen Nutzungsbedingungen für Websites der ÖBB-Infrastruktur AG](#).

Die vollständige oder auszugsweise Wiedergabe sowie der Nachdruck zur kommerziellen Verwendung der SNNB bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG.

1.3.3 Beschwerden bei der Schienen-Control Kommission

Fahrwegkapazitätsberechtigte haben die Möglichkeit der Beschwerde an die Schienen-Control Kommission (SCK), wenn einem Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität oder auf Gewährung des Mindestzugangspaketes aus den in § 72 Abs 1 EisbG genannten Gründen nicht stattgegeben wird. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind berechtigt, im Zusammenhang mit der Gewährung von Serviceleistungen und des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, einschließlich dem Schienenzugang, Beschwerde an die Schienen-Control Kommission aus den in § 73 Abs 1 EisbG angeführten Gründen zu erheben. Darüber hinaus können Fahrwegkapazitätsberechtigte oder Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den in § 74 Abs 1 EisbG genannten Gründen Beschwerde bei der SCK erheben.

Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und die in den §§ 72 Abs 2 und 73 Abs 1 EisbG genannten Anträge zu enthalten. Weitere Informationen finden Sie auf der Website der [Schienen-Control](#).

1.4 Aufbau der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

Der Aufbau der SNNB entspricht den gesetzlichen Vorgaben und orientiert sich an der von RailNetEurope (RNE) empfohlenen Struktur:

1. Allgemeine Information
2. Eisenbahninfrastruktur
3. Zugangsbedingungen
4. Zuweisung von Fahrwegkapazität
5. Leistungen und Entgelte
6. Betriebliche Belange
7. Serviceeinrichtungen und -leistungen

Eine Übersicht über die Anhänge der SNNB ist unter folgendem [Link](#) verfügbar.

Die Anhänge sind im jeweiligen Verzeichnis unter der entsprechenden SNNB-Kapitelnummer zu finden.

1.5 Geltungsdauer, Änderungen und Veröffentlichung

1.5.1 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 2028 vom 12.12.2027, 0:00 Uhr, bis 09.12.2028, 24:00 Uhr, gültig. Ausnahmen hiervon sind in den jeweiligen Kapiteln angeführt.

1.5.2 Änderungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist gemäß § 59 Abs 2 EisbG verpflichtet, die SNNB auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

1.5.3 Veröffentlichung

Die ÖBB-Infrastruktur AG 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.

1.6 Ansprechpartner

1.6.1 ÖBB-Infrastruktur AG

Der One Stop Shop (OSS) unterstützt Fahrwegkapazitätsberechtigte, im Sinne von „One Face to the Customer“, in Fragen den Netzzugang betreffend und damit in allen Belangen vor, während und nach einer Zugfahrt.

Allgemein	Ansprechpartner	Kontaktdaten
One Stop Shop (OSS)¹ Geschäftsbereich Netzzugang – Vertrieb Praterstern 4, 1020 Wien	OSS Netzzugang	oss.austria@oebb.at
Technischer Kundensupport Netzzugang – Digitales Kapazitätsservice Team Fahrplangrundlagen Praterstern 4, 1020 Wien	Patrick Wögenstein	+43 664 6175590 mama-anfrage@oebb.at
	René Faullant	+43 664 78051612 mama-anfrage@oebb.at
	Vincent Feichtenschlager	+43 664 8263259 mama-anfrage@oebb.at
Bestellung von Fahrwegkapazität – Trassenmanagement		
Bestellung Güterverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen Netzzugang Praterstern 4, 1020 Wien	Ernest Windholz <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+43 664 78281190 ernest.windholz@oebb.at
	Robert Glinz <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+43 664 88425055 robert.glinz@oebb.at
	Gerald Steindl <i>Nationaler Güterverkehr</i>	+43 664 6172036 gerald.steindl@oebb.at
	Markus Rochovansky <i>Internationaler Güterverkehr</i>	+43 664 6172037 markus.rochovansky@oebb.at
Bestellung Personenverkehr für den Netzfahrplan und dauerhafte unterjährige Änderungen	Helmut Fruhmann	+43 664 6172038 helmut.fruhmann@oebb.at

¹ Als Bürozeit von OSS (Geschäftsbereich Netzzugang – Vertrieb) gilt die Zeit von Montag bis Donnerstag von 08:00 bis 15:00 Uhr sowie Freitag 08:00 bis 12:00 Uhr. Die Bürozeiten für Feiertage werden separat bekannt gegeben.

Netzzugang Kammanngasse 27, 2700 Wiener Neustadt	Barbara Keferböck-Sindel	+43 664 8295712 barbara.keferboeck-sindel@oebb.at
Bestellung von Fahrwegkapazität – Trassenmanagement		
Unterjähriger Sonderzugverkehr, Ad-Hoc-Verkehr Personen- und Güterverkehr ab Folgetag (siehe auch Kapitel 4.5.3) Netzzugang Kammanngasse 25, 2700 Wiener Neustadt	Max Kernegger Teamkoordinator Unterjähriger Fahrplan	+43 664 2866395 max.kernegger@oebb.at sonderzug@oebb.at
Ad-hoc-Verkehr, Verkehre für den selben Tag (erreichbar 00:00 – 23:59 Uhr) und Ad-hoc-Verkehr bei unvorhergesehenen Streckensperren und Eisenbahninfrastruktureinschränkungen für den laufenden Tag bis einschließlich des dritten und maximal für die nächsten darauffolgenden drei Bürotage des Geschäftsbereichs Netzzugang – Trassenmanagement ² (siehe auch Kapitel 4.5.3)	Betriebsführungszentrale Wien	+43 5 1778 855 11000 bfzw-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Linz	+43 5 1778 855 15000 bfzl-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Salzburg	+43 5 1778 855 14000 bfzs-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Villach	+43 5 1778 855 12000 bfzv-beko@oebb.at
	Betriebsführungszentrale Innsbruck	+43 5 1778 855 13000 bfzi-beko@oebb.at
Außergewöhnliche Sendungen/Transporte		
<u>Außergewöhnliche Sendungen/Transporte</u> Netzzugang Praterstern 4, 1020 Wien	AS.Grundlagen@oebb.at	
	Christoph Dam	+43 664 6172753
	Julian Hammer	+43 664 8512722
	Matthias Harbart	+43 664 6171341
Anmeldung Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen Netzzugang – Trassenmanagement Team Unterjähriger Fahrplan Bahnhofstraße 69, 3430 Tulln	Andreas Fischer	+43 664 6173733 aussergewoehnliche-sendungen@oebb.at
Vertrieb – Kundenbetreuung allgemein		
Netzzugang – Vertrieb Team Kundenbetreuung Praterstern 4, 1020 Wien	Sandra Vincze	+43 664 8417817 infra-nz.vertrieb@oebb.at
Vertrieb – Kundenbetreuung Bahnstromnetz		
Netzzugang – Vertrieb Team Kundenbetreuung Praterstern 4, 1020 Wien	Wolfgang Veitl	+43 664 3178381 infra-nz.vertrieb@oebb.at

² Als Bürozeit des Geschäftsbereichs Netzzugang – Trassenmanagement gilt die Zeit von Montag bis Freitag von 08:00 bis 15:00 Uhr, ausgenommen Feiertage sowie 24. und 31. Dezember.

Verrechnung		
Verrechnung <i>Netzzugang – Vertrieb Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Karl Baumer	+43 664 6170170 infra.nz-abrechnung@oebb.at
Terminal Service Austria		
Terminal Service Austria	Vertrieb	vertrieb.tsa@oebb.at
Eisenbahninfrastruktureinschränkungen		
Geplante Bauarbeiten <i>Netzzugang – Kapazitätsmanagement</i>	Roland Pavel	+43 664 6176120 Baubetriebsplanung@oebb.at
Fahrplanmaßnahmen bei geplanter Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur und Fahrplanmaßnahmen bei ungeplanter Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur ab dem vierten Bürotag <i>Netzzugang – Kapazitätsmanagement Baufahrplan Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Robert Weisz	+43 664 8217556 robert.weisz@oebb.at baufahrplan@oebb.at
Rechtliche Angelegenheiten		
Rechtliche Angelegenheiten <i>Recht und Beteiligungsmanagement Praterstern 3, 1020 Wien</i>	Markus Stadlhuber	+43 664 6172970 markus.stadlhuber@oebb.at
Bestellung von Erlaubniskarten <i>Recht und Beteiligungsmanagement Praterstern 3, 1020 Wien</i>	infra.bl-erlaubniskarte@oebb.at	
Zulassung und betriebliche Normen/Sicherheit		
Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen <i>Netzzugang – Digit. Kapazitätsservice Team Techn. Netzzugang Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Wolfgang Strehn	+43 664 6177798 wolfgang.strehn@oebb.at
Anerkennung von Ausbildungen für Betriebsbedienstete	Karl Steiner <i>Leiter Betriebliche Sicherheit</i>	+43 5 1778 97 35378 karl.steiner@oebb.at
Normen		
ETCS		
Technische Anfragen <i>Bahnsysteme Praterstern 3, 1020 Wien</i>	Ramo Begic	+43 664 286 58 32 kms.etcs@oebb.at

Infra-Key Management Center Beantragung von infrastruktureitigen ETCS-Keys <i>Bahnsysteme Praterstern 3, 1020 Wien</i>	Julian Rauschka	kms.etcs@oebb.at
Meldung umweltgefährdender Einwirkungen		
Meldung umweltgefährdender Einwirkungen	Betriebsführungszentrale Wien	+43 5 1778 855 11001
	Betriebsführungszentrale Linz	+43 5 1778 855 15010
	Betriebsführungszentrale Salzburg	+43 5 1778 855 14010
	Betriebsführungszentrale Villach	+43 5 1778 855 12010
	Betriebsführungszentrale Innsbruck	+43 5 1778 855 13002
Lichtraum		
Lichtraum <i>Streckenmanagement und Anlagenentwicklung</i>	Ludwig Rossbacher	+43 664 6172632 infra.lichtraum@oebb.at
Schulungen		
Betriebliche Aus- und Weiterbildungen <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Ursula Ulz <i>Leiterin Betriebliche Aus- & Weiterbildung</i>	+43 664 88425530 ursula.ulz@oebb.at
Fahrzeug und traktionstechnische Aus- und Weiterbildungen <i>Kollerbergweg 6, 3100 St. Pölten</i>	Christian Grabensteiner <i>Leiter Fahrzeug- und traktionstechnische Aus- und Weiterbildung</i>	+43 664 2861553 christian.grabensteiner@oebb.at
Technische Ausbildung <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Angelika Bernhard <i>Leiterin Technische Ausbildung</i>	+43 664 6175069 angelika.bernhard@oebb.at
Bestellung von Aus- und Weiterbildungen <i>Praterstern 4, 1020 Wien</i>	Kundenmanagement	bildungsservice-infra@oebb.at

Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB

1.6.2 Externe Stellen

Aufgabenbereich	Behörde	Kontaktdaten
Verkehrsgenehmigung und -konzession	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Sektion IV, Abt. E3	+43 1 71162 652204 e3@bmimi.gv.at Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Sicherheitsbescheinigung		
Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Sektion IV, Abt. E2	+43 1 71162 652211 e2@bmimi.gv.at Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Zulassung von Triebfahrzeugführern		
Regulierungsbehörde	Schienen-Control GmbH Schienen-Control Kommission	+43 1 5050707 office@schienencontrol.gv.at Linke Wienzeile 4, 1060 Wien

Tabelle 3: Externe Ansprechpartner

1.7 Zusammenarbeit zwischen europäischen Infrastrukturbetreibern

1.7.1 Güterverkehrskorridore

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst abschnittsweise auch vier in Betrieb befindliche Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors, RFC), deren Grundlage die Verordnung (EU) 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 22.09.2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, Abl 2010 L 276/22, ist. Für diese Güterverkehrskorridore gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Corridor Information Document – Buch 4), die auf den Websites der Güterverkehrskorridore (nähere Informationen siehe [Website der RNE](#)) veröffentlicht sind.

Aufgabenbereich	Ansprechpartner	Kontaktdaten
RFC Skandinavien-Mittelmeer Korridor Stockholm/[Oslo]/Trelleborg – Malmö – København – Hamburg – Innsbruck – Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo	Heidi Müller	+43 664 6171690 heideline.mueller@oebb.at Praterstern 4, 1020 Wien
RFC Baltisch-Adriatischer Korridor Świnoujście/Gdynia – Katowice – Ostrava/Žilina – Bratislava/Wien // Klagenfurt – Udine – Venedig/Triest/ Bologna/Ravenna // Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste		
RFC Rhein-Donau Korridor Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Nürnberg – Wels // Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wels – Wien – Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa // Vidin – Sofia – Burgas/Svilengrad/Thessaloniki – Athína // Čierna and Tisou-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha – München/Nürnberg	Helga Steinberger	+43 664 6176644 helga.steinberger@oebb.at Praterstern 4, 1020 Wien
RFC Alpine-Western Balkan Korridor Salzburg – Villach – Ljubljana – / Wels / Linz – Graz – Maribor – Zagreb – Vinkovci / Vukovar– Tovarnik – Belgrad – Sofia – Svilengrad (Bulgarian-Turkish border) ³		

Tabelle 4: Ansprechpartner RFC

1.7.2 RailNetEurope und europaweite Zusammenarbeit

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Mitglied von [RailNetEurope \(RNE\)](#), einer Vereinigung von europäischen Infrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen, mit Sitz in Wien. Ziel von RNE ist es, den Zugang zum Schienennetz zu erleichtern und damit den internationalen Eisenbahnverkehr durch kompetente Beratung und ein internationales Vertriebsnetz zu fördern.

Um dies zu ermöglichen, gibt es das One Stop Shop (OSS)-Netzwerk. Dieses bietet, nach dem Motto „One Face to the Customer“, jeweils einen Ansprechpartner eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens pro

³ Aktuell in Erweiterung in Übereinstimmung mit WBEM ETC.

Mitgliedsland für nationale und internationale Anfragen. Die internationalen Kontaktinformationen zu den OSS-Verantwortlichen sind auf der [Website der RNE](#) zu finden.

Das OSS-Netzwerk hat folgende Hauptaufgaben:

- Unterstützung der Fahrwegkapazitätsberechtigten bei nationalen und internationalen Belangen rund um die Zugfahrt
- Hilfe beim Erlangen der nötigen Verkehrsgenehmigungen und Unterlagen für den Zugang zum Schienennetz

Die Kontaktinformationen zum One Stop Shop in Österreich finden Sie auf der [Website des Geschäftsbereichs Netzzugang](#) der ÖBB-Infrastruktur AG.

Informationen zu nachfolgenden RNE-Tools sind über die [Website der RNE](#) abrufbar:

- PCS (Path Coordination System): Online-Tool für internationale Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität
- CIS (Charging Information System): Kostenschätzung des Wegeentgelts für internationale Fahrwegkapazitäten, Abfrage von Entfernungsangaben
- TIS (Train Information System): Zuglauf-Echtzeit-Information zu internationalen Reise- oder Güterzügen
- CCS (Common Components System): besteht aus drei Elementen, die die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnverkehrs gewährleisten (Common Interface, Central Reference File Database und Certification Authority)

2 Eisenbahninfrastruktur

2.1 Einleitung

Dieses Kapitel informiert über die Eisenbahninfrastruktur der ÖBB-Infrastruktur AG. Zu detaillierten Angaben wird jeweils auf die entsprechenden Informationsquellen (insbesondere [Anhänge der SNNB](#) und Register of Infrastructure ([RINF](#)) Austria) verwiesen. Eine Karte des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG ist auf [dieser Website](#) veröffentlicht.

Infrastrukturbedarfe betreffend die Eisenbahninfrastruktur können über die [IADB](#) (Infrastrukturanforderungsdatenbank) eingebracht werden. Aus der Bedarfsmeldung kann kein Anspruch auf Umsetzung abgeleitet werden.

2.2 Charakteristik des Schienennetzes

2.2.1 Grenzen

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene [Schienennetz](#) befindet sich auf dem Staatsgebiet der Republik Österreich sowie des Fürstentums Liechtenstein und umfasst weiters die Streckenabschnitte Staatsgrenze nächst Nendeln (Liechtenstein) – Buchs SG (Schweiz) und Staatsgrenze nächst Lustenau – St. Margrethen (Schweiz).

2.2.2 Zusammenhängende Eisenbahnnetze

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz ist international mit den Schienennetzen der folgenden Eisenbahnen verknüpft:

- DB: DB InfraGO AG
- GySEV/Raaberbahn: Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Zrt./Raab-Oedenburg Ebenfurther Eisenbahn AG
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- SBB CFF FFS: Schweizerische Bundesbahnen AG
- SŽ – Infrastruktura, d. o. o.: Slovenske železnice-Infrastruktura, d. o. o.
- SŽCZ: Správa železnic, statni organizace
- MÁV: Magyar Államvasutak Zrt.
- ŽSR: Železnice Slovenskej republiky

Angaben über die Schienennetze der o.a. Nachbarbahnen sind in den [SNNB \(Network Statements\)](#) der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen enthalten.

Grenzstrecken/-bahnhöfe:

Land	Grenzstrecken/-bahnhöfe
Tschechien	Summerau – Horní Dvořiště Gmünd NÖ – České Velenice Retz – Šatov Bernhardsthal (Hohenau) – Břeclav
Slowakei	Marchegg – Devínska Nová Ves Kittsee – Bratislava-Petržalka
Ungarn	Nickelsdorf – Hegyeshalom (MÁV) Loipersbach-Schattendorf – Sopron (GySEV) Deutschkreutz – Sopron (GySEV) Jennersdorf – Szentgotthárd (GySEV)
Slowenien	Spielfeld-Straß – Šentilj Bleiburg – Prevalje Rosenbach – Jesenice
Italien	Arnoldstein – Tarvisio Boscoverde Sillian – San Candido/Innichen Brennero/Brenner
Schweiz	Feldkirch – Buchs (SG) Lustenau – St. Margrethen
Deutschland	Lochau-Hörbranz – Lindau-Insel sowie Lochau-Hörbranz – Lindau-Aeschach Vils – Pfronten-Steinach Ehrwald-Zugspitzbahn – Griesen (Oberbayern) Scharnitz – Mittenwald Kufstein – Kiefersfelden Salzburg Hbf – Freilassing Braunau/Inn – Simbach (Inn) Schärding – Passau Hbf

Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe

Das von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebene Schienennetz ist national mit den Schienennetzen der nachfolgenden Eisenbahnen verknüpft, wobei deren SNNB unter folgenden Links abrufbar sind:

- [Linzer Lokalbahnen AG](#)
- [Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG](#)
- [Montafonerbahn AG](#)
- [Neusiedler Seebahn GmbH](#)
- [Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG](#)
- [Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation](#)
- [Schiene OÖ GmbH](#)
- [Steiermärkische Landesbahnen](#)

- [Wiener Lokalbahnen AG](#)
- [Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. \(NÖVOG\)](#)

Eine Übersicht der nationalen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird von der [Schienen-Control](#) zur Verfügung gestellt.

2.2.3 Anschlussbahnen

Unter diesem [Link](#) findet man Informationen zu Anschlussbahnen, die über das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG erreicht werden können.

2.3 Schienennetzbeschreibung

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Strecken sind in der Liste [Streckenverfügbarkeit](#) angeführt.

2.3.1 Anzahl der Streckengleise

Die Anzahl der Streckengleise ist in der [Streckenbeschreibung](#) bzw. im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

2.3.2 Spurweite und Gleisabstand

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG besteht ausschließlich aus Strecken mit der in Europa üblichen Normalspurweite von 1435 mm (Nennspurweite). Der Mindestgleisabstand für Neubauten auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beträgt 4,00 m, der geringste Mindestgleisabstand für einzelne, bestehende Strecken beträgt 3,42 m (gerades Gleis).

2.3.3 Betriebsstellen

Betriebsstellen sind in den Betriebsstellenbüchern inkl. [Betriebsstellenbeschreibung](#) (Bsb) technisch und betrieblich näher beschrieben und enthalten insb. Informationen zu Gleis- und Bahnsteiglängen, Bahnsteighöhen, Signalstandorten, Verwendungszweck der Gleisanlagen usw.

Nähere Informationen zu Leistungen, die in den Betriebsstellen angeboten werden, sind in Kapitel 7 zu finden.

2.3.4 Lichtraum und Lademaß

Angaben über Lichtraum und Lademaß sowie ergänzende Informationen sind in den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen auf der Website der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) und der [Streckenbeschreibung](#) in den [Anhängen der SNNB](#) ersichtlich.

2.3.5 Streckenklasse

In den [Anhängen der SNNB](#) findet sich die [Streckenklassenkarte](#) als Übersichtskarte, welche Angaben über die Streckenklassen für Haupt- und Streckengleise bis max. 120 km/h enthält. Angaben zu Schleifengleisen sind den [streckenbezogenen Fahrplanunterlagen](#) zu entnehmen.

Ergänzende Informationen für Geschwindigkeiten > 120 km/h sind in den Vorbemerkungen zu den Streckenbeschreibungen im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) enthalten.

2.3.6 Maximale Gradiente

Die maximale Gradiente in Fahrtrichtung 1 und Fahrtrichtung 2 ist in der [Streckenbeschreibung](#) ersichtlich.

2.3.7 Streckenhöchstgeschwindigkeit

Die jeweilige Höchstgeschwindigkeit ist im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

2.3.8 Maximale Zuglänge

Die maximale Zuglänge (Summe aus Wagenzug und arbeitenden Triebfahrzeugen) für nichtpersonenbefördernde bzw. personenbefördernde Züge wird durch die Bahnhofsgleislängen (z.B. Möglichkeit zum Kreuzen bzw. Vorfahren von Zügen) der befahrenen Strecke, die Fahrplanlage und das Netzfahrplangefüge bestimmt. Personenbefördernde Züge dürfen nicht länger sein als die Bahnsteigkanten der Betriebsstellen, in denen die Züge zum Ein- und Aussteigen halten. Ausnahmen von den vorgenannten Grundsätzen (z.B. „Überlange Züge“) sind in der betrieblichen Richtlinie 30.01 (DV V3) samt dazugehöriger Erläuterung angeführt.

Bahnhofgleis- bzw. Bahnsteiglängen können der [Betriebsstellenbeschreibung](#) (Bsb) entnommen werden.

2.3.9 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG sind grundsätzlich mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet. Angaben zum Stromsystem sind in der [Streckenbeschreibung](#) bzw. auf der Website der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

2.3.10 Infrastrukturseitige Zugsicherungssysteme

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist mit punktförmigen (Punktförmige Zugbeeinflussung – PZB) und/oder kontinuierlichen (Linienzugbeeinflussung – LZB, European Train Control System – ETCS) Zugsicherungssystemen ausgestattet. Einzelne Strecken mit geringer Verkehrsbelastung werden ohne PZB/LZB/ETCS betrieben. Für die fahrzeugseitige PZB – Ausrüstung wird der Einbau einer PZB 90 – Funktionalität empfohlen, darüber hinaus muss das führende Triebfahrzeug bzw. der führende Steuerwagen bei personenbefördernden Zügen seit 2025, auf mit PZB ausgestatteten Strecken der ÖBB-Infrastruktur AG, mindestens mit der Funktionalität PZB 90 ausgestattet sein.

Dabei gilt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.03.12 (ZSB 12) der Grundsatz, wenn streckenseitig mehrere Systeme verfügbar sind, darf die PZB nur dann angewendet werden, wenn triebfahrzeugseitig kein anderes System zur Verfügung steht. Bei Zugtrassen über „Neubaustrecken“ – siehe unten, ist jedoch die fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung generell verpflichtend anzuwenden.

Aus Sicherheitsgründen ist auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG keine ältere LZB-Software als die Version C3.2 bzw. M8.2 auf LZB 80/16 Fahrzeuggeräten zulässig.

Die verfügbaren Zugsicherungssysteme sind in der [Streckenbeschreibung](#) bzw. im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

Die Ausrüstung von Strecken oder Streckenteilen mit dem Zugsicherungssystem ETCS und die Anforderungen für deren Befahrbarkeit sind den Dokumenten auf der [Website](#) zu entnehmen.

Durch den Beschluss der österreichischen Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) vom 28.07.2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) sind bereits vermehrt negative Beeinflussungen bestehender GSM-R Endgeräte festzustellen. Um einen sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten, welcher dem Stand der Technik in Bezug auf ETCS entspricht, wird empfohlen, GSM-R Funkmodule einzusetzen, welche die ETSI-Spezifikation TS 102 933-1,

Version 1.3.1 oder höher erfüllen. Werden durch den Einsatz älterer Funkmodule, die nicht der aktuellen Norm entsprechen, Störungen oder Gefährdungen verursacht, so hat das EVU die negativen Folgen hieraus, insbesondere die negative Beeinflussung seines eigenen ETCS-Betriebs, zu tragen. Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung haftet jedes EVU für den ihn betreffenden Systembereich (insbesondere ETCS-Fahrzeugausrüstung) und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und gegenüber Dritten (Art 4 Abs 1 lit e der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit, Abl 2016, L 138/102). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten, insbesondere Aufzeichnungen der Registriereinrichtungen der Triebfahrzeuge (u.a. Geschwindigkeitsstreifen, JRU-Daten), binnen einer Woche elektronisch zu übergeben.

Hinweis: Ab der Netzfahrplanperiode 2028 erfolgt auf dem Neubaustreckenabschnitt Wien – St. Pölten (Abzw. Knoten Hadersdorf – Tullnerfeld – Knoten Wagram) ein Rückbau der PZB-Ausrüstung. Hier entfällt somit ab 10/2028 die Möglichkeit, die Strecke im Ausnahmefall mit PZB zu räumen, und es ist ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale zu verwenden.

Auf ausgewählten Strecken(-abschnitten) (s. [Website ETCS](#)) kommt ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS L2 ohne ortsfeste Lichtsignale für Zugfahrten zum Einsatz.

Zusätzlich zur [Streckenbeschreibung](#) sind Ausbaupläne und Anforderungen zu ETCS auf der [Website](#) zu finden.

2.3.11 Verkehrsüberwachung

Das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist flächendeckend mit einer rechnergestützten Zugüberwachung ausgestattet. Das zentrale System ARAMIS (Advanced Railway Automation, Management and Information System) ermöglicht die Übernahme von Fahrplan- und Zugdaten aus Vorsystemen, deren Bearbeitung und Qualifizierung sowie die Ausgabe des automatischen Lenkplans in den Betriebsführungszentralen. Die Kopplung mit Zugbeeinflussungssystemen und Zugfunk erlaubt einen automatischen Datenaustausch.

Die Überwachung und Disposition der Zugfahrten auf wesentlichen Teilen des Schienennetzes erfolgt durch fünf Betriebsführungszentralen und eine Verkehrsleitzentrale.

Nähere Informationen sind in der [Streckenbeschreibung](#) bzw. im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

2.3.12 Kommunikationssysteme

2.3.12.1 GSM-R

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihr Zugfunksystem weitestgehend auf den europäischen Standard GSM-R aufgerüstet. Der aktuelle GSM-R Ausrüstungsstand und die noch geplanten Inbetriebnahmezeitpunkte sind im GSM-R-Inbetriebnahmeplan mit relevanten Daten zu den Inbetriebnahmen auf der [Website](#) der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Im Rahmen der Inbetriebnahme von GSM-R wird der analoge Zugfunk auf diesen Strecken abgeschaltet, daher ist ab diesem Zeitpunkt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eine GSM-R SIM-Karte erforderlich. Die Inbetriebnahme des GSM-R Funks wird im Voraus gesondert bekannt gegeben.

Unter dem o.a. Link finden sich weiters Kontaktpersonen/Hotline für technische Rückfragen und diverse Dokumente zum Download (Ausbauplan, Bestellformulare, Informationen über Endgeräte etc.).

Durch den Beschluss der österreichischen Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH (RTR) vom 28.07.2014 über die Umwidmung bestehender Frequenznutzungsrechte im GSM-Bereich (900 MHz und 1800 MHz) sind bereits vermehrt negative Beeinflussungen alter GSM-R Endgeräte festzustellen. Um den Zugbetrieb nicht zu beeinträchtigen und den sicheren Eisenbahnbetrieb nicht zu gefährden, sind die eingesetzten GSM-R Funkmodule auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen, d.h. Erfüllung der ETSI-Spezifikation TS 102 933-1, Version 1.3.1 oder höher. Wird durch den Einsatz älterer Funkmodule, die nicht der aktuellen Norm

entsprechen, der Zugbetrieb negativ beeinflusst, so trägt das EVU die alleinige Verantwortung. Unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung haftet jedes EVU für den ihn betreffenden Systembereich (insbesondere Zugfunk-Fahrzeugausrüstung) und dessen sicheren Betrieb, einschließlich der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und gegenüber Dritten (Art 4 Abs 1 lit e der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11.05.2016 über Eisenbahnsicherheit, Abl 2016, L 138/102). Zudem haben die EVU im Falle einer Störung oder bei Anfrage durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle für die Störungsermittlung notwendigen Daten binnen einer Woche elektronisch zu übergeben. Das GSM-R Band kennzeichnet den Frequenzbereich von 876 bis 915 MHz (Uplink) bzw. 921 bis 960 MHz (Downlink).

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

2.3.12.2 FRMCS

FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) ist die Nachfolgetechnologie für GSM-R und bildet auf europäischer Ebene den zukünftigen Funkstandard für den Bahnbetrieb auf Basis der 5G-Technologie.

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Inbetriebnahme erster Strecken mit FRMCS unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben⁴. Eine Pilotierung von FRMCS ist ab 2028 vorgesehen. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, möglichst frühzeitig mit der hardwareseitigen Ausrüstung der Fahrzeuge zu beginnen. Weitere Informationen zu FRMCS und zum Rollout-Plan sind auf der [Website der ÖBB-Infrastruktur AG](#) veröffentlicht.

2.3.12.3 Digitaler Befehl

Schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) werden per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. Die primäre Nutzung des digitalen Befehls gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ist verpflichtend. Als Rückfallebene bei Ausfall der Datenschnittstelle kommt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ab diesem Zeitpunkt das Zusprechen mittels Befehl oder die heute verwendete Papierform zur Anwendung, wobei die Wahl der Rückfallebene der ÖBB-Infrastruktur AG obliegt. Zusätzliche Informationen zur Datenschnittstelle finden Sie in Kapitel 5.3 bzw. [hier](#).

2.3.12.4 Vershubfunk

Für Informationen zu Vershubfunk wird auf das Kapitel 7.3.4.3.3 verwiesen.

2.3.13 Fahrzeugseitige Zugsicherungssysteme

Fahrzeugseitig wird für jene Strecken, auf denen ausschließlich das Zugsicherungssystem ETCS Level 2 ohne ortsfeste Lichtsignale für Zugfahrten zur Anwendung kommt, Folgendes festgelegt:

- Befahren ist nur mit Fahrzeugen mit tauglicher und aktiver ETCS-Level 2 Ausrüstung zulässig (ETCS SRS BL2.3.0d oder höhere Version und GSM-R am Fahrzeug implementiert).
- Verfügt das führende Fahrzeug über keine taugliche ETCS-Level 2 Ausrüstung, so ist das EVU beim Einfahren in das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG, aber spätestens vor Beginn der Fahrt, verpflichtet, die ÖBB-Infrastruktur AG zu verständigen und die Umleitung über Bestandsstrecken mit entsprechend am Fahrzeug vorhandener Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.
- Bei Auftreten einer Störung der ETCS-Ausrüstung während der Fahrt im Zulauf auf den ETCS-Bereich: Der Triebfahrzeugführer verständigt unmittelbar nach dem Auftreten der Störung den zuständigen Fahrdienstleiter. In der Folge hat das EVU eine Umleitung über Strecken mit entsprechend kompatibler Zugsicherung (PZB, LZB) zu bestellen.

⁴ DVO 2023/1695/EU (Anhang I, Abschnitt 7.3.1.2 bzw. 7.3.1.3) sowie TSI ZZS

- Bei nicht erkennbar aktiver ETCS-OBUE wird das Fahrzeug durch die automatische Funktion „Einfahrverhinderung“ an der Einfahrt in einen Bereich mit ETCS als Netzzugangskriterium gehindert. Das EVU ist für die korrekte Zugtrassenbestellung, auch bei kurzfristigem Ausfall von fahrzeugseitigen Einrichtungen, verantwortlich.

Um Triebfahrzeugen Fahrten auf ETCS-Level 2 zu ermöglichen, müssen ETCS-Triebfahrzeuggeräte (OBUE) und Radioblockcenter verschlüsselt kommunizieren können. Hierzu werden entsprechende kryptographische Schlüssel (kurz: „ETCS-Keys“), sowohl triebfahrzeugseitig als auch infrastrukturseitig, benötigt. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt nach Anfrage beim Infra-Key Management Center (KMC) infrastrukturseitige ETCS-Keys zur Verfügung. Die Gültigkeit dieser infrastrukturseitigen ETCS-Keys beträgt 5 Jahre. Der Zugangsberechtigte ist verantwortlich dafür, dass ein gültiger triebfahrzeugseitiger ETCS-Key auf dem Fahrzeug vorhanden ist. Für die Erstellung dieses triebfahrzeugseitigen ETCS-Keys ist ein beliebiges fahrzeugseitiges KMC notwendig. Nähere Informationen sind [hier](#) zu finden.

Aufgrund des geplanten Einsatzes von Paketvermittlungsdiensten (GPRS) für den ETCS-Datenfunk wird empfohlen, Fahrzeuge (für Neubaufahrzeuge und bei Änderungen am Endgerät für den ETCS-Datenfunk seit 01.12.2025 verpflichtend) mit kompatiblen GSM-R Funkmodulen entsprechend ETSI-Spezifikation TS 103 328 V1.2.1 oder höher auszustatten.

Ab Dezember 2032 ist die Anwendung der ETCS-Ausrüstung entsprechend „Set of specifications 3 (ETCS B3 R2 GSM-R B1)“ in der Systemversion 2.1 auf den ETCS-Level-2-Strecken im Einsatz.

Im Zuge der Aktualisierung der TSI CCS wurde der CR940 durch die ERA beschlossen und stellt eine Voraussetzung für die Nutzung der Wiener Schnellbahn (Floridsdorf(e) – Meidling(e)) ab 2027 dar und muss im entsprechenden Systemversionsmanagement der ETCS OBUE berücksichtigt werden.

Ein Ausblick über zukünftige Entwicklungen sind dem [ETCS-Ausbauplan](#) zu entnehmen.

2.3.14 Zughakengrenzlast und Regelbelastung

Die Zughakengrenzlast und die Regelbelastung von Triebfahrzeugen sind den [streckenbezogenen Fahrplanunterlagen](#) zu entnehmen (Belastungstafel und s-Wert-Tabelle).

2.3.15 Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung

Die VzG-Fahrplanunterlage „[VzG Auflistung der Strecken für Fahren mit erhöhter Seitenbeschleunigung](#)“ ist den [Anhängen der SNNB](#) zu entnehmen.

2.4 Nutzungseinschränkungen und Verkehrseinschränkungen

Die Eisenbahninfrastruktur kann entsprechend ihren technischen Merkmalen genutzt werden (siehe [Streckenbeschreibung](#) bzw. [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#)). In den folgenden Kapiteln werden Einschränkungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur angeführt.

2.4.1 Lichtraumeinschränkungen

Das Lichtraumprofil G2 ist örtlich bedingt an manchen Stellen des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt. Nähere Informationen zu den jeweiligen Lichtraumeinschränkungen sind in der [Streckenbeschreibung](#) bzw. auf der Website der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) im [Register of Infrastructure \(RINF\) Austria](#) ersichtlich.

2.4.2 Umweltschutzbedingte Nutzungsvorschriften

Folgende Strecken(-abschnitte) unterliegen aufgrund behördlich angeordneter Begrenzungen der Schallemissionen lärmschutzbedingten Nutzungseinschränkungen:

- Strecke 10104/33001: Staatsgrenze n. Kufstein – Staatsgrenze n. Brenner, Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Unterinntalstrecke Alt- und Neubaustrecke)
- Strecke 13001: Wien – Salzburg, Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram (Neubaustrecke Wien-St. Pölten)
- Strecke 10101: Wien – Salzburg, Knoten Wagram – Knoten Rohr (Güterzugumfahrung St. Pölten)
- Strecke 10102/13001: Wien-Salzburg, Umfahrung Enns – viergleisiger Ausbau km 165,371 bis km 175,639 (Alt- und Neubaustrecke)
- Strecke 40101: Graz – Klagenfurt (Koralmbahn)

Gemäß der [TSI Noise-Richtlinie \(EU\) 2019/774](#) dürfen auf wesentlichen Teilen des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG keine „lauten“ Güterwagen mehr geführt werden. Nähere Informationen dazu finden Sie [hier](#).

Folgende Strecken(-abschnitte) unterliegen weiteren umweltschutzbedingten Nutzungsvorschriften:

- Güterzugumfahrung St. Pölten: Die Führung von personenbefördernden Zügen ist nur mit Fahrzeugen mit geschlossenen WC-Systemen erlaubt. Die Führung von personenbefördernden Zügen mit offenen WC-Systemen ist nur erlaubt, wenn die betroffenen Wagen leer und abgesperrt im Zugverband mitgeführt werden.

2.4.3 Nutzungsvorschriften und -einschränkungen für Gefahrguttransporte

Im Bahnhofsteil Wien Mitte gelten folgende Einschränkungen:

- Der Transport von Gaskesselwagen russischer Bauart mit selbsttätiger Druckentladung ist verboten.
- Das Hinterstellen von RID-Wagen im Bereich der Überbauungen ist verboten.
- Der Transport von RID-Gütern ist auf die Zeit zwischen 19:00 Uhr und 6:00 Uhr beschränkt.
- Die Anzahl der Güterzüge mit dem Transport von RID-Gütern ist auf maximal 30 Züge pro Tag im Tagesmittel beschränkt.

Im Großen Hartbergtunnel gilt folgende Einschränkung:

- Druckgasbehälterwagen russischer Bauart für verflüssigte bzw. unter Druck gelöste Gase dürfen nicht befördert werden.

Siehe auch Kapitel 3.4.4.1 RID-Güter.

2.4.4 Nutzungseinschränkungen für Tunnel

Inntaltunnel

Es dürfen personenbefördernde Züge, ausgenommen Züge der Rollenden Landstraße, nur in Ausnahmesituationen (Vorfälle, Störungen, Bauarbeiten...) über die VzG-Strecke 30501 geführt werden.

Voraussetzung dafür sind:

- Es dürfen ausschließlich nur Fahrzeuge gemäß TSI-LOC&PAS (Kategorie B) mit tauglicher Notbremsüberbrückung zum Einsatz kommen.
- Neben Triebfahrzeugführern muss sich am Zug auch eine Person des EVU befinden, die zumindest gemäß § 23 (Betriebsdienst) und § 34 (Zugräumung) EisbEPV ausgebildet, geprüft und weitergebildet ist.

- Im Bedarfsfall muss ein Gruppennotruf im GSM-R von einer anderen Stelle als aus dem führenden Führerstand abgesetzt werden können.
- Personenbefördernde Züge, die nicht mindestens zwei Zuglaufcheckpoints (Funktionen HOA/FOA/SOA) passieren und durch den Inntaltunnel verkehren, dürfen diesen nur mit $v_{\max}$ 60km/h befahren. Voraussetzung für das Befahren ist in diesen Fällen eine wagentechnische Untersuchung gemäß ZSB 30.03.31.01.

Um das Stürzen der Züge und die dazu notwendigen Tätigkeiten in der Abzweigstelle Innsbruck 1 (Abzw I1) zu beschleunigen und eine entsprechende Zugtrassenverfügbarkeit sicherzustellen, sind die Züge bei geplanten Umleitungen (z.B. Bauarbeiten) mit zwei Triebfahrzeugführern zu besetzen (jeweils am Führerstand an der Spitze und am Ende des Zuges). Bei ungeplanten Umleitungen ist eine solche Besetzung möglichst rasch anzustreben.

Aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes dürfen wegen fehlender Beleuchtung die Züge bei Dunkelheit in der Abzweigstelle Innsbruck 1 (Abzw I1) nur stürzen, wenn

- die Besetzung mit Triebfahrzeugführern jeweils am Führerstand an der Spitze und am Ende des Zuges sichergestellt ist, oder
- ein Absteigen des Triebfahrzeugführers aufgrund der Zugkomposition nicht erforderlich ist.

2.4.5 Nutzungseinschränkungen für Brücken

Derzeit gibt es keine Einschränkungen.

2.4.6 Streckenabschnitte mit Erfordernis einer Notbremsüberbrückung

Streckenabschnitte, die mit dem Signal „NBÜ-Bereich“ (Bereiche mit Notbremsüberbrückung) gemäß betrieblicher Richtlinie 30.02 (DV V2) gekennzeichnet sind (insbesondere Streckenabschnitte mit Tunneln), werden in den [Streckenlisten](#) (im Streckentitelblatt) bzw. in der [VzG-Streckenübersichtskarte](#) der SNNB-Anhängen angeführt.

2.4.7 Streckenabschnitte mit ladegutbedingten Nutzungseinschränkungen

Zur Vermeidung des Abwehens von Ladegut bzw. aufgrund der Gefahr von starker Verschmutzung der unten angeführten Tunnel dürfen Züge mit leichten Gütern, die durch den Fahrtwind hochgerissen werden können, sowie mit Gütern in loser Schüttung, die abgeweht werden können (z.B. Hackschnitzel, Kohle), in nicht gedeckten Wagen nur gemäß nachfolgenden Bestimmungen verkehren.

- a) In nachfolgenden Streckenabschnitten gelten für beide Richtungen die angeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen:
- Strecke 11401: $v_{\max}$ 30 km/h zwischen Bf Hohenau und Bf Bernhardsthal Fbf von km 70,5 bis km 72,1
 - Strecke 22201 (Tauerntunnel): $v_{\max}$ 50 km/h zwischen Bf Böckstein und Bf Mallnitz-Obervellach von km 34,8 bis km 43,2
 - Strecke 22201 (Kaponig- und Ochenigtunnel): $v_{\max}$ 50 km/h zwischen Bf Mallnitz-Obervellach und Bf Penk von km 47,6 bis km 53,6
 - Strecke 22202 (Karawankentunnel): $v_{\max}$ 50 km/h zwischen Bf Rosenbach und Bf Jesenice von km 49,2 bis km 633,6
 - Strecke 20401 (Bosrucktunnel): $v_{\max}$ 40 km/h zwischen Bf Linzerhaus und Bf Ardnig von km 91,9 bis km 96,7
 - Strecke 41301 (Annabergtunnel und Galgenbergtunnel): $v_{\max}$ 50 km/h zwischen Leoben und St. Michael von km 17,1 bis km 1,8

- b) Der Siebertunnel auf der Strecke 13001 darf, mit Ausnahme von Leerwagenzügen, nicht benützt werden. Betroffene Züge müssen in diesem Streckenabschnitt über die Strecke 10102 geführt werden.
- c) Alle Tunnel der Koralmstrecke (40101) im Abschnitt Graz Puntigam – Grafenstein dürfen, unabhängig von der Ladehöhe, ausschließlich von Wagen mit geeigneter ganzflächiger Abdeckung befahren werden.

Im Fall von geplanten und ungeplanten Einschränkungen der Strecke 45701 Zeltweg – St. Paul im Lavanttal dürfen oben angeführte Züge mit leichten Gütern und Gütern in loser Schüttung in nicht gedeckten Wagen auf der Strecke 40101 im Abschnitt Grafenstein bis St. Paul im Lavanttal ausschließlich im Zeitraum von 00:00 bis 04:00 Uhr und unter Berücksichtigung folgender Geschwindigkeitseinschränkungen verkehren:

- km 114,4 bis km 101,5 (Grüntunnel Grafenstein sowie die Tunnel Lind, Stein, Untersammelsdorf und Srejach und Grünbrücken Peraschitzen und Kühnsdorf): $v_{\max}$ 60 km/h
- km 82,0 bis km 75,9 (Granitzaltunnel) $v_{\max}$ 30 km/h

Das EVU hat die vorgenannten Einschränkungen bereits in seinem Fahrwegkapazitätsbegehren entsprechend zu berücksichtigen und der ÖBB-Infrastruktur AG bekanntzugeben. Erlangt das EVU von der oben angeführten Beladung erst im Zeitraum von der Zuweisung der Fahrwegkapazität bis zur Abfahrt des Zuges Kenntnis, so ist die Fahrwegkapazität abzubestellen und ein neues Fahrwegkapazitätsbegehren unter Berücksichtigung der angeführten Einschränkungen zu stellen.

2.4.8 Nutzungseinschränkungen für Dampfbetrieb

Für Züge mit Dampftriebfahrzeugen gelten die Bestimmungen der Anweisung „Verkehr von Nostalgiezügen und Nostalgieebenenfahrten im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG“. Die Anweisung ist im [Webshop für Regelwerke](#) enthalten.

2.5 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

2.5.1 Geplante Bauarbeiten

Geplante Bauarbeiten und Maßnahmen zur Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Erneuerung sowie Neu- und Ausbaumaßnahmen am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG werden nach dem Prozess der „[Baubetriebsplanung](#)“ durchgeführt, der den Bestimmungen im Anhang VII der EU-Richtlinie 2012/34 entspricht.

Ein laufend aktualisierter [Baubetriebsplan](#) ist im Internet abrufbar. In den Anhängen der SNNB sind [Übersichtsdarstellungen zu ausgewählten baubedingten Betriebseinschränkungen](#) zu finden.

Geplante Bauarbeiten, die bereits bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden, sind im Kapitel 2.5.2 angeführt. Alle weiteren geplanten Bauarbeiten werden im unterjährigen Verkehr (Baufahrplan) mittels nicht dauerhafter Änderungen zum Netzfahrplan geregelt. Wenn absehbar ist, dass bei diesen Bauarbeiten nicht alle Fahrwegkapazitätsbegehren zum Netzfahrplan berücksichtigt werden können, erfolgt in den betroffenen Abschnitten keine Zuweisung von Zugtrassen. Informationen dazu können dem [Baubetriebsplan](#) im Internet entnommen werden.

Ist bei geplanten Bauarbeiten für die Umleitung von Zugtrassen eine Kapazitätsvorhaltung auf ausgewählten Umleitungsstrecken erforderlich, werden zu diesem Zweck auf den betroffenen Umleitungsstrecken für den Zeitraum der geplanten Bauarbeiten ausgewählte Zugtrassen nicht zugewiesen. Informationen dazu können dem [Baubetriebsplan](#) im Internet entnommen werden.

Sind bei geplanten Bauarbeiten Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall mit/ohne Schienenersatzverkehr oder die zeitliche Lageänderung) erforderlich, wird darüber im [Baubetriebsplan](#) im Internet informiert. Sind bei geplanten Bauarbeiten Fahrplanmaßnahmen bei Personen- oder Güterverkehrsdiensten erforderlich, erfolgt

eine Konkretisierung in Form einer „Information Einschränkung der Infrastruktur (IEI)“ spätestens 22 Wochen vor Beginn der Einschränkungen. Diese Information beinhaltet den geplanten Zeitraum der Einschränkungen (Datum und Uhrzeit), den von der Kapazitätseinschränkung betroffenen Strecken- oder Gleisabschnitten, die erforderlichen Fahrplanmaßnahmen, getrennt nach den Verkehrsarten, sowie ergänzende Information zur Anlagennutzung bzw. zu geänderten Produktionsabläufen. Ausnahmen von der Vorlaufzeit von 22 Wochen sind insbesondere im Anhang VII der Richtlinie (EU) 2012/34 geregelt. Sind bei geplanten Bauarbeiten nur Fahrplanmaßnahmen bei Güterverkehrsdiensten erforderlich, erfolgt die Konkretisierung erst 10 Wochen vor Beginn der Einschränkungen. Über alle kurzfristig durchzuführenden Bauarbeiten informiert die ÖBB-Infrastruktur AG ehestmöglich.

Können bei geplanten Bauarbeiten nicht alle Fahrwegkapazitätsbegehren zum Netzfahrplan berücksichtigt werden, wird von der ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der eingebrachten Fahrwegkapazitätsbegehren eine Kapazitätsanalyse (Baubetriebsanalyse) durchgeführt. Auf dieser Basis wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten ein Zugtrassenangebot unterbreitet. Bei Bedarf erfolgt eine Koordinierung von konfligierenden Fahrwegkapazitätsbegehren im Rahmen einer BETRA-Fahrplanbesprechung. Dazu werden alle Fahrwegkapazitätsberechtigten eingeladen werden, die im betroffenen Streckenabschnitt Zugtrassen im Netzfahrplan geplant haben. Kann auch nach einer Koordinierung keine einvernehmliche Lösung mit allen betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG abschließend unter Beachtung der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (siehe Kapitel 4.2). Bezüglich der Bestell- und Bearbeitungsfristen bei Fahrplanmaßnahmen im Zuge von geplanten Bauarbeiten wird auf Kapitel 4.5.3 verwiesen.

Geplante Bauarbeiten werden von der ÖBB-Infrastruktur AG unter angemessener Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrsdienste ausgeführt. Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur und an Serviceeinrichtungen berechtigen den Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen oder Anlastung von Aufwendungen gegenüber der ÖBB-Infrastruktur AG.

2.5.2 Informationen über besondere Bauarbeiten

Fahrzeitverluste aufgrund von Geschwindigkeitseinschränkungen aus Großbaustellen werden in den „[Sonderzuschlägen infolge von Großbaustellen](#)“ in den Anhängen der SNNB veröffentlicht (siehe Kapitel 4.2.2).

Darüber hinaus sind unten angeführte Besonderheiten bei der Planung des Netzfahrplans zu berücksichtigen. Planmäßige Einschränkungen der Infrastruktur, die im Netzfahrplan abgebildet werden sollen, können auch dem [Kapazitätsmodell](#) in den Anhängen der SNNB entnommen werden.

Auf Grund der Generalsanierung zwischen Rosenheim und München Ost (DB InfraGO) und den damit im Zusammenhang stehenden Umleitungsmaßnahmen kommt es im Zeitraum 01/2028 bis 06/2028 auf den folgenden Streckenabschnitten zu einer eingeschränkten Zugtrassenverfügbarkeit:

- Strecke 10102 Linz Hbf – Salzburg Hbf
- Strecke 10103 Salzburg Hbf – Schwarzach-St.Veit – Wörgl Hbf
- Strecke 10201 Kastenreith-Abzw. Weyer – Hieflau – Selzthal – Bischofshofen
- Strecke 20301 St. Valentin – Kastenreith-Abzw. Weyer
- Strecke 20401 Linz Hbf – Selzthal
- Strecke 20501 Wels Hbf – Passau Hbf
- Strecke 22101 Staatsgrenze nächst Summerau – Linz Hbf
- Strecke 22201 Schwarzach-St.Veit – Villach Hbf
- Strecke 41301 Villach Hbf – Tarvisio Boscoverde

Zur Steigerung der Zugtrassenverfügbarkeit sind für die oben angeführten Streckenabschnitte nachfolgende Maßnahmen für personenbefördernde Züge geplant:

- Zeitliches Bündeln der Trassen des Personenverkehrs
- Ausfall von Halten in nachfrageschwachen Verkehrsstationen in der Nebenverkehrszeit
- Ausfall von Trassen in Teilabschnitten

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der S-Bahn-Stammstrecke in Wien kommt es zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Auf der Strecke 12201 besteht im Abschnitt Wien Meidling – Wien Praterstern von 01/2028 bis 12/2028 zwischen 01:00 Uhr und 04:00 Uhr eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.
- Auf der Strecke 19101 besteht im Abschnitt Rennweg (in Nw) – Simmering Aspangbahn von 01/2028 bis 12/2028 zwischen 01:00 Uhr und 04:00 Uhr eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.

Aufgrund der Modernisierung der „Verbindungsbahn“ im Abschnitt Wien Maxing – Wien Hütteldorf/Wien Penzing kommt es im Zeitraum 01/2028 bis 12/2028 zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Auf der Strecke 12101 Wien Penzing – Abzw. Hf 1 werden keine Zugtrassen zugewiesen.
- Auf der Strecke 12201 Wien Hütteldorf – Wien Maxing besteht eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.

Aufgrund von Modernisierungsarbeiten in Wien Westbahnhof (Strecke 10101) sind durchgehend zwei Bahnsteigkanten nicht verfügbar, wodurch es in der Netzfahrplanperiode 2028 zu einer eingeschränkten Bahnsteigverfügbarkeit kommt.

Aufgrund der Modernisierung der Nordbahn kommt es im Zeitraum 01/2028 bis 12/2028 im Abschnitt Bf. Gänserndorf – Bf. Dürnkrut auf der Strecke 11401 zu einer eingeschränkten Zugtrassenverfügbarkeit.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der viergleisigen Einfahrt in den Bf Wiener Neustadt Hbf („Umbau Nordkopf“) kommt es im Zeitraum 01/2028 bis 06/2029 zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Auf der Strecke 10501 besteht im Abschnitt Wiener Neustadt Hbf – Felixdorf eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.
- Auf der Strecke 10601 besteht im Abschnitt Wiener Neustadt Hbf – Ebenfurth eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit.

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Strecke 16301 Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg (Puchberger Bahn) kommt es im Zeitraum 01/2027 bis 09/2027 zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Im Abschnitt Bad Fischau-Brunn – Puchberg am Schneeberg werden keine Zugtrassen zugewiesen.
- Im Bahnhof Bad Fischau-Brunn entfällt der Halt für personenbefördernde Züge. Ersatzhalte sind in der Haltestelle Bad Fischau möglich.
- Im Abschnitt Wiener Neustadt Hbf – Bad Fischau-Brunn (Strecke 16301) und im Abschnitt Bad Fischau-Brunn – Feuerwerksanstalt (Strecke 16601) besteht eine eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit

Aufgrund des Umbaus sind seit 04.08.2019 keine Zugmanipulationen von nicht personenbefördernden Zügen (Tfzf-Ablöse; Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz begeben oder abstellen) im Bf Mürzzuschlag möglich. Für planmäßige Zugmanipulationen sind die nachfolgenden Betriebsstellen vorgesehen:

- Bf Gloggnitz: Tfzf-Ablöse sowie Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz begeben oder abstellen
- Bf Semmering: Nachschiebe-Tfz in Fahrtrichtung 1 abstellen
- Bf Spital am Semmering: Vorspann-Tfz in Fahrtrichtung 1 abstellen
- Bf Kapfenberg: Tfzf-Ablöse sowie Vorspann-Tfz oder Nachschiebe-Tfz begeben oder abstellen

Im Zusammenhang der Modernisierung der Strecke 41401 Graz Hbf – Staatsgrenze nächst Szentgotthard („Steirische Ostbahn“) werden im Zeitraum 10/2027 bis 12/2028 im Abschnitt Autal – Gleisdorf keine Zugtrassen zugewiesen.

Aufgrund von Adaptierungsarbeiten für den Brenner Basistunnel sowie für Erneuerungsarbeiten auf der Strecke 30501 („Umfahrungstunnel Innsbruck) kommt es im Zeitraum 01/2028 bis 07/2028 auf den folgenden Streckenabschnitten zu nachfolgenden Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur:

- Auf der Strecke 30501 werden im Abschnitt Abzw. Fw 2 – Abzw. I 1 werden keine Zugtrassen zugewiesen.
- Auf der Strecke 10104 besteht im Abschnitt Abzw. Fw 2 – Bf. Innsbruck eingeschränkte Zugtrassenverfügbarkeit für den Personenverkehr aufgrund der Umleitung von Güterverkehrszügen.

2.5.3 Wartungsfenster

Eisenbahninfrastruktureinschränkungen aufgrund von Wartungsfenstern sind im [Baubetriebsplan](#) enthalten (siehe Kapitel 2.5.1).

Für regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten gemäß § 65a EisbG gelten in der Netzfahrplanperiode 2028 im Rahmen der Netzfahrplanerstellung folgende Grundlagen:

Auf eingleisigen Streckenabschnitten werden für eine definierte Zeitdauer keine Zugtrassen zugewiesen. Der geplante Wochentag, das Intervall, die Dauer der Sperre sowie die Beginn- und Endzeiten werden auf Basis der Fahrwegkapazitäten des Netzfahrplanentwurfs und nach Konsultation der Fahrwegkapazitätsberechtigten streckenspezifisch entsprechend den Bestimmungen in Punkt 12 des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU spätestens vier Monate vor Beginn der Netzfahrplanperiode bekanntgegeben. Details können den [Instandhaltungsfenstern](#) in den Anhängen der SNNB entnommen werden.

Auf der S-Bahn-Stammstrecke (Strecke 12201) werden im Abschnitt Wien Meidling (a) – Wien Floridsdorf (a) für wöchentlich wiederkehrende Instandhaltungsarbeiten jeweils in der Nacht von Montag auf Dienstag im Zeitraum von 22:00 bis 04:00 Uhr im Netzfahrplan keine Zugtrassen zugewiesen. Die Betriebsstelle Wien Meidling (Bahnsteig 1 bis 4) und die Betriebsstelle Wien Floridsdorf sind verfügbar.

Auf zweigleisigen Streckenabschnitten werden im Rahmen der Netzfahrplanerstellung für personenbefördernde Züge im Zeitraum von 20:30 bis 04:30 Uhr erhöhte Fahrzeitreserven zugrunde gelegt, um regelmäßige Fahrweginstandhaltungsarbeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs ohne temporäre Anpassungen des Netzfahrplans durchführen zu können. In der Netzfahrplanperiode 2028 sind den Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Züge als Regelzuschlag zumindest 12% der Fahrzeit zugrunde zu legen.

2.5.4 Öffnungszeiten

Strecken und Betriebsstellen (z.B. Verkehrsstationen, Vershubknotenbahnhöfe und Standorte mit Vershubleistungen, Ladestellen), die nicht durchgehend geöffnet sind, sind in den [SNNB-Anhängen](#) abgebildet. Fahrwegkapazitätsbegehren, die außerhalb der definierten und veröffentlichten Strecken-/Betriebsstellenöffnungszeiten liegen, werden grundsätzlich abgelehnt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das Recht vor, die Öffnungszeiten von Strecken und Betriebsstellen einzuschränken.

Eine Übersicht der durchgehend/nicht durchgehend geöffneten Strecken ist in der „[Karte Streckenöffnungszeiten](#)“ der SNNB-Anhänge enthalten.

Die Öffnungszeiten der Verkehrsstation entsprechen grundsätzlich 30 Minuten vor dem ersten Zug des Netzfahrplans bis 30 Minuten nach dem letzten Zug des Netzfahrplans. Außerhalb der Öffnungszeiten der Verkehrsstationen (Sperrzeiten iSd EisbSV) ist keine Zuweisung von Halten in Verkehrsstationen im Rahmen von unterjährigem Sonderzugverkehr möglich. In begründeten Fällen kann nach Absprache mit der Zuweisungsstelle davon abgewichen werden.

2.6 Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte

Eine Vorschau auf die wesentlichen Eisenbahninfrastrukturausbauprojekte der nächsten Jahre kann auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG ([Informationen über Eisenbahninfrastrukturprojekte](#)) abgerufen werden.

ENTWURF

3 Zugangsbedingungen

3.1 Einleitung – Rechtlicher Rahmen

Das EisebG bildet die wesentliche rechtliche Grundlage für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen.

3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

3.2.1 Fahrwegkapazitätsberechtigte

Fahrwegkapazitätsberechtigte sind gemäß § 57a EisebG:

1. Zugangsberechtigte (als EVU bezeichnet)
 - 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 anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Güterverkehr;
2. Internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen, andere natürliche und juristische Personen, wie beispielsweise Behörden im Rahmen der Verordnung (EG) 1370/2007⁵, Verlager, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben (als Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen – NVU – bezeichnet).

Fahrwegkapazitätsberechtigte (EVU, NVU) haben einen Anspruch auf diskriminierungsfreie Zuweisung von Fahrwegkapazität. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen gemäß den §§ 58, 58a, 58b EisebG erfolgt nur durch EVU.

Gemäß § 63 EisebG darf die zugewiesene Fahrwegkapazität nicht an andere Fahrwegkapazitätsberechtigte übertragen oder nicht für eine andere Art von Eisenbahnverkehrsdiensten als die, für die sie zugewiesen worden ist, genutzt werden. Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch Zugangsberechtigte für solche Fahrwegkapazitätsberechtigten, die kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, gilt nicht als Übertragung zugewiesener Fahrwegkapazität.

Gemäß DVO 2026/253/EU müssen Fahrwegkapazitätsberechtigte über einen gültigen [Organisation Code](#) verfügen, um mit der Telematics TSI konforme Schnittstellen und Nachrichtenformate verwenden zu können. Dieser Organisation Code ist der ÖBB-Infrastruktur AG bei Abschluss des Infrastrukturnutzungs- bzw. Fahrwegkapazitätsvertrags bekanntzugeben.

⁵ Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 des Rates, Abl 2007, L 315/1

3.2.2 Allgemeine Anforderungen an Fahrwegkapazitätsberechtigte

3.2.2.1 EVU

Für Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie auf Zugang zu Serviceeinrichtungen ist der Nachweis einer aufrechten Verkehrsgenehmigung bzw. -konzession als EVU für die betreffenden Verkehrsdienste (siehe Kapitel 3.2.3) erforderlich.

Vor der Zuweisung der Fahrwegkapazität bzw. Kapazität in Serviceeinrichtungen ist darüber hinaus der Nachweis über das Vorliegen einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (siehe Kapitel 3.2.4) notwendig. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen erfolgt ausschließlich durch das EVU auf Basis eines abgeschlossenen Infrastrukturnutzungsvertrags INV (siehe Kapitel 3.3.2).

3.2.2.2 NVU

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

Die Nutzung der dem NVU zugewiesenen Fahrwegkapazität hat durch ein EVU zu erfolgen, dieses ist der ÖBB-Infrastruktur AG wie folgt bekannt zu geben:

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

Die Bekanntgabe des EVU hat mittels der Systeme gemäß Kapitel 4.2 zu erfolgen.

3.2.3 Verkehrsgenehmigung und -konzession

Die für den Antrag einer Verkehrsgenehmigung und -konzession erforderlichen Voraussetzungen können bei der genehmigungserteilenden Stelle erfragt werden. Weiterführende Informationen und Kontaktdaten sind auf der [Website](#) des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu finden.

3.2.4 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Der Antrag auf Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist gemäß § 195 EisbG – je nach Zuständigkeit – schriftlich an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) oder das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu richten.

Ein Leitfaden des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und nähere Informationen zu den Anforderungen betreffend Ausstellung, Aufrechterhaltung und Anträge auf Neuerteilung von Sicherheitsbescheinigungen sind auf der [Website](#) des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu finden

3.2.5 Versicherung

Das EVU hat eine den Anforderungen des Art 22 der RL (EU) 2012/34/EU (§ 15a Z10, § 15b Abs 1 Z4 bzw. § 16b Abs 1 Z4 EisbG) entsprechende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund – ergeben können, abzuschließen und während der gesamten Vertragsdauer des INV aufrecht zu erhalten. Nähere Bestimmungen dazu sind insbesondere in Punkt 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen ([AGB](#)) zum INV enthalten.

3.2.6 Bonitätsprüfung und Sicherheitsleistung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist berechtigt, vor Vertragsabschluss sowie während der Vertragsbeziehung, die Bonität der Fahrwegkapazitätsberechtigten zu prüfen.

3.2.6.1 Bonitätsprüfung

Bei einer nicht ausreichenden Bonitätsbeurteilung ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, eine Finanzgarantie gemäß § 57b EisbG zu verlangen.

3.2.6.2 Sicherheitsleistung

Bei einer nicht ausreichenden Bonitätsbeurteilung des Fahrwegkapazitätsberechtigten ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, eine Finanzgarantie gemäß § 57b EisbG iVm Art. 41 Abs. 3 der Richtlinie 2012/34/EU und Art. 2 der DVO (EU) 2015/10 für die Inanspruchnahme der Fahrwegkapazität sowie von Serviceeinrichtungen und -leistungen zu verlangen. Die Finanzgarantie kann in Form einer Vorauszahlung oder einer Bankgarantie geleistet werden.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Fahrwegkapazitätsberechtigten bestehen insbesondere bei Vorliegen einer negativen, höchstens zwei Jahre alten Bonitätsauskunft einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kreditscoring-Einrichtung. Betreffend die Sicherstellung von Zahlungsansprüchen bei Zweifeln an der Zahlungsfähigkeit des Fahrwegkapazitätsberechtigten aufgrund von Zahlungsverzug bzw. bei Eröffnung eines Insolvenzverfahrens siehe Punkt 31 der AGB zum INV.

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte, der über keine ausreichende Bonitätsbeurteilung verfügt und an dessen Zahlungsfähigkeit deshalb Zweifel bestehen, hat der ÖBB-Infrastruktur AG nach Zugang einer schriftlichen Aufforderung innerhalb von fünf Arbeitstagen bekanntzugeben, welche Form der Finanzgarantie (Bankgarantie oder Vorauszahlung) er leistet. Die Bankgarantie ist innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe vorzulegen.

- **Möglichkeiten zur Erbringung einer Finanzgarantie:**

Eine Finanzgarantie kann als Bankgarantie oder mittels Vorauszahlung geleistet werden. Wird die Finanzgarantie in Form einer **Bankgarantie** geleistet, ist deren Gültigkeit vom Fahrwegkapazitätsberechtigten so festzulegen, dass sie zehn Tage vor dem ersten Tag des Monats, in dem die erstmalige Nutzung der Fahrwegkapazität, der Serviceeinrichtungen oder -leistungen in der jeweiligen Netzfahrplanperiode stattfindet, eintritt (siehe Art. 4 Abs. 2 DVO 2015/10).

Sollte die Finanzgarantie mittels **Vorauszahlung** erbracht werden, muss diese zehn Tage vor dem ersten Tag des Monats, in dem die erstmalige Nutzung der Fahrwegkapazität, der Serviceeinrichtungen oder -leistungen in der jeweiligen Netzfahrplanperiode stattfindet, auf dem entsprechenden Bankkonto der ÖBB-Infrastruktur AG einlangen.

Wird die Kapazität nach diesem Zeitpunkt (zehn Tage vor dem ersten Tag des Monats, in dem die erstmalige Nutzung der Fahrwegkapazität, der Serviceeinrichtungen oder -leistungen in der jeweiligen Netzfahrplanperiode stattfindet) zugewiesen, muss der Fahrwegkapazitätsberechtigte die Finanzgarantie kurzfristig, jedoch noch vor Nutzung der bestellten Leistung, erbringen.

- **Höhe der Finanzgarantie:**

Die Höhe der Finanzgarantie bemisst sich nach der durchschnittlichen **Höhe** des voraussichtlichen Entgelts für die Inanspruchnahme der Fahrwegkapazität sowie von Serviceeinrichtungen und -leistungen für zwei Monate innerhalb einer Netzfahrplanperiode. Die Höhe einer bereits erbrachten

Finanzgarantie kann während der Vertragslaufzeit bei wesentlicher Änderung der Bemessungsgrundlage angepasst werden.

- **Ausstehende bzw. untaugliche Finanzgarantie:**

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist berechtigt, die vom Fahrwegkapazitätsberechtigten angebotene Finanzgarantie zu prüfen und bei Einwänden gegen deren Tauglichkeit oder Werthaltigkeit diese unverzüglich zurückzuweisen.

Bei nicht fristgerecht hinterlegter Bankgarantie bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die ÖBB-Infrastruktur AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Bankgarantie hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.

- **Verwertung der Finanzgarantie:**

Befindet sich der Fahrwegkapazitätsberechtigte nach Erbringung der Finanzgarantie im Zahlungsverzug und kommt er nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die ÖBB-Infrastruktur AG – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung – aus der Finanzgarantie befriedigen.

3.2.7 Berichtspflichten an Statistik Austria

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß den gültigen nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen⁶ Eisenbahnunternehmen nach Aufforderung durch die Bundesanstalt Statistik Österreich (Statistik Austria) Meldungen über deren Güterverkehre in Österreich abzugeben haben, wobei die von Statistik Austria übermittelten Erhebungsunterlagen zu verwenden und ausgefüllt zu den vorgegebenen Terminen auf elektronischem Weg und unentgeltlich zu retournieren sind. Die Meldungen werden streng vertraulich behandelt und nur für statistische Zwecke verwendet.

Ergebnisse werden in aggregierter und anonymisierter Form publiziert, sodass ein Rückschluss auf die Daten einzelner Unternehmen nicht möglich ist.

3.3 Vertragsarten

3.3.1 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet derzeit keine Rahmenverträge gemäß § 64 EisbG an. Nachdem auch keine Rahmenverträge mehr innerhalb des Schienennetzes der ÖBB-Infrastruktur AG in Kraft sind, macht die ÖBB-Infrastruktur AG von der Ausnahme gemäß Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über „*Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität*“ Gebrauch.

Es ist geplant, spätestens in der Netzfahrplanperiode 2031 im Einklang mit der Kapazitätsverordnung die Möglichkeit des Abschlusses von Rahmenverträgen anzubieten.

⁶ insbesondere dem Bundesstatistikgesetz 2000, BGBl. I Nr. 163/1999 idGF., dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetz, BGBl. Nr. 142/1983 idGF., der Straßen- und Schienengüterverkehrsstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 393/1995 idF: BGBl. II Nr. 119/2005 und der Verordnung (EU) 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs

3.3.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

Voraussetzung für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie für die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen und -leistungen ist ein zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossener [Infrastrukturnutzungsvertrag \(INV\)](#).

Bestandteile des INV sind unter anderem die [AGB](#) zum INV und die [Zugtrassenvereinbarung](#), welche die Details über die zugewiesene Fahrwegkapazität sowie allfällige Serviceeinrichtungen und -leistungen enthält. Vertragsmuster inklusive Beilagen sind in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten.

3.3.3 Fahrwegkapazitätsvertrag

Erfüllt das NVU die Voraussetzungen gemäß Kapitel 3.2.2.2, wird mit ihm ein [Fahrwegkapazitätsvertrag](#) abgeschlossen. Vertragsmuster sind in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten.

3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB)

Die [AGB](#) sind in den Anhängen der SNNB veröffentlicht.

3.3.5 Bahnstromnetznutzungsvertrag, Durchleitungsvertrag

Die Durchleitung des von externen Stromlieferanten an EVU für ihre Eisenbahnverkehrsdienste in Österreich bereitgestellten Bahnstroms erfolgt gemäß dem [Bahnstromnetznutzungsvertrag](#) (BNNV, abgeschlossen zwischen EVU und ÖBB-Infrastruktur AG) und dem [Durchleitungsvertrag](#) (DLV, abgeschlossen zwischen externen Stromlieferanten und ÖBB-Infrastruktur AG). Für Informationen zur Netznutzung Bahnstrom siehe Kapitel 7.3.9.

3.3.6 Umschlagvertrag

Voraussetzung für den Umschlag von intermodalen Transporteinheiten (Unbegleiteter Kombierter Verkehr – UKV) bzw. Lastkraftwagen (Rollende Landstraße – ROLA) von der Straße auf die Schiene und von der Schiene auf die Straße in den von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Güterterminals ist ein Umschlagvertrag UKV bzw. ROLA.

Nähere Informationen sind auf der Website des [Geschäftsbereichs Terminal Service Austria](#) veröffentlicht.

3.4 Spezielle Anforderungen

3.4.1 Inbetriebnahme und Netzregistrierung von Schienenfahrzeugen

3.4.1.1 Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen gemäß EisbG

Schienenfahrzeuge dürfen auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nur in Betrieb genommen werden, wenn diese hierfür die rechtlichen Voraussetzungen gemäß EisbG 1957 i.d.g.F. erfüllen. Dies betrifft u.a.:

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

3.4.1.2 Netzregistrierung der ÖBB-Infrastruktur AG

Zusätzlich zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung und der Prüfung der Streckenkompatibilität (siehe Kapitel 3.4.1.1) benötigen Schienenfahrzeuge vor dem Einsatz auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG auch eine Netzregistrierung. Ausgenommen hiervon sind Fahrzeuge mit den folgenden Interoperabilitätskennzeichen:

- Güterwagen: RIV, TEN CW, TEN GE
- Reisezugwagen: RIC (mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor 19.07.2008)

Für dieses Verfahren ist der Geschäftsbereich Netzzugang - Technischer Zugang der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig.

Die Netzregistrierung dient:

- der sicheren Integration der Fahrzeuge im Netz der ÖBB-Infrastruktur AG unter Beachtung der Abweichungen und Einsatzbedingungen aus dem Fahrzeugzulassungs- und Netzkompatibilitätsprüfverfahren. Dies kann bereits im Zuge der Einbindung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in den Genehmigungsprozess (gemäß § 110 Abs 4 EisbG) über eine Unbedenklichkeitserklärung erfolgen
- der notwendigen Erfassung IT-systemrelevanter Fahrzeugdaten für die ÖBB-Infrastruktur AG.

Folgende Regelwerke der ÖBB-Infrastruktur AG sind für die Netzregistrierung relevant:

- RW 50.01.01 Technischer Netzzugang
- RW 50.02.01 Anforderungskatalog Triebfahrzeuge, Triebzüge und Reisezugwagen
- RW 50.03.01 Anforderungskatalog Güterwagen
- RW 50.04.01 Anforderungskatalog Sonderfahrzeuge

Diese [Regelwerke](#) finden sich, ebenso wie die Informationen zur Bearbeitungsdauer und eine Übersicht über die zu erwartenden Kosten, auf der Website [Technischer Zugang Schienenfahrzeuge](#).

3.4.2 Zulassung von Personal

3.4.2.1 Triebfahrzeugführer

Die Berechtigung zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahninfrastruktur in Österreich ist in den §§ 124 ff EisbG bzw. der Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) geregelt. Für die Anerkennung ausländischer Befugnisse zur Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen im Sinne der TFVO ist das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr⁷ zuständig (§ 26 TFVO).

Erforderliche Ausbildungsmaßnahmen werden vom Geschäftsbereich „Aus- und Weiterbildung der ÖBB-Infrastruktur AG“ und Dritten angeboten. Nähere Informationen zu den Ansprechpartnern und den vom Geschäftsbereich Aus- und Weiterbildung angebotenen Ausbildungen finden sich auf der [Website](#).

Eine Liste jener Ansprechpartner, die für Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Orts- sowie Streckenkenntnis zuständig sind, ist auf der [Website](#) der ÖBB-Infrastruktur AG veröffentlicht. Die Durchführung der Schulungsmaßnahmen erfolgt nach Maßgabe freier Ressourcen.

⁷ Gemäß Bundesministeriengesetz 1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

3.4.2.2 Betriebsbedienstete

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

Mitarbeiter von Auftragnehmern (juristische oder natürliche Personen), welche qualifizierte Tätigkeiten gemäß EisbEPV für die ÖBB-Infrastruktur AG ausüben, müssen gemäß den Bestimmungen der EisbEPV ausgebildet, geprüft und weitergebildet sein sowie die erforderliche Eignung jederzeit nachweisen können. Für alle anderen, nicht in der EisbEPV genannten Tätigkeiten ist eine Anerkennung von Ausbildungen sowie der erforderlichen Eignung für einen Einsatz auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG durch die Organisationseinheit Sicherheit und Qualität der ÖBB-Infrastruktur AG notwendig.

Ein Einsatz dieser Mitarbeiter erfordert darüber hinaus gemäß § 62 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz eine betriebliche Erfahrung bei sicherheitsrelevanten Arbeiten.

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

Eine Liste jener [Ansprechpartner](#) vom Geschäftsbereich Betrieb, die für Schulungsmaßnahmen zum Erwerb der Ortskenntnis zuständig sind, sowie ein [Formular](#) für die Informationsaufnahme von Ortskenntnisschulungen sind in den Anhängen zu den SNNB veröffentlicht.

Betriebsbedienstete der EVU (oder deren Auftragnehmer), die Züge begleiten, auf Bahnhöfen Dienste und Hilfestellung für Fahrgäste leisten oder Fahrkarten verkaufen, müssen gemäß den Kapiteln Betriebliche Regelungen und Berufliche Qualifikationen der „Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) ausgebildet sein, wenn sie im Anwendungsbereich der TSI PRM tätig sind.

Sollten Mitarbeiter eine der oben angeführten Bestimmungen nicht erfüllen, so dürfen sie nicht als Betriebsbedienstete auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG eingesetzt werden.

3.4.3 Außergewöhnliche Sendungen/Transporte

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.

Informationen zu außergewöhnlichen Sendungen sind im [Webshop für Regelwerke](#) enthalten. Die Definition und Differenzierung betreffend außergewöhnliche Sendungen sind im Punkt 1.6 RW 31.04.01 angegeben.

3.4.4 RID-Güter und Umweltschutz

3.4.4.1 RID-Güter (Gefahrgüter)

Für die Beförderung gefährlicher Güter 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 auf Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen.

3.4.4.2 Umweltschutz

Bei der Nutzung der von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Eisenbahninfrastruktur sind die einschlägigen internationalen und nationalen umweltrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Kommt es zu außerplanmäßigen bzw. umweltgefährdenden Ereignissen oder Vorfällen (z.B. Kontaminationen, Lärm, Erschütterung, Emissionen, etc.) oder drohen solche, so hat das EVU – ungeachtet der gesetzlichen oder vertraglich vereinbarten Regelungen zur Schadentragung – folgende Maßnahmen unverzüglich zu ergreifen:

- Verständigung der Dienststellen/Leitstellen der Hilfs- und Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr, Chemiealarmdienst, Gewässeraufsicht, etc.)
- Wahrnehmung sonstiger gesetzlicher Meldepflichten
- Benachrichtigung der ÖBB-Infrastruktur AG (Betriebsführungszentralen, Kontaktdaten siehe Kapitel 1.6.1)
- E-Mail an infra.umwelttechnik@oebb.at (Fachbereich Bautechnik des Geschäftsbereichs Streckenmanagement und Anlagenentwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG, Team Abfallwirtschaft & Umwelttechnik) mit Angaben über Unfalldaten, eingeleitete (Sofort-)Maßnahmen, Menge und Art des umweltgefährdenden Stoffes samt Informationen über die Unfallmeldung (Meldekette innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG)

3.4.5 Probe- und sonstige Fahrten

Probe-, Mess- und sonstige Fahrten gem. § 36 Abs. 4 EisbG dienen u. a. zur Durchführung technischer Messungen, zur Erprobung und Zulassung von Schienenfahrzeugen oder Komponenten von Fahrzeugen, Hardware, Software oder Infrastruktur sowie zur Überstellung von Fahrzeugen ohne Bauartgenehmigung.

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrten gemäß § 36 Abs. 4 EisbG bedürfen einer gesonderten Abstimmung und/oder Genehmigung seitens ÖBB-Infrastruktur AG. Das Fahrwegkapazitätsbegehren hat Angaben zu möglichen betrieblichen Folgen und Einschränkungen sowie deren geschätzte Zeitdauer vor, während oder nach der Fahrt zu enthalten.

Für die fachliche Ansprechperson bei Fragen zu Probe- und Messfahrten siehe Kap. 1.6.1 (unterjähriger Sonderzugverkehr).

4 Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.1 Einleitung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist Zuweisungsstelle gemäß § 62 EisbG und entscheidet über die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die ÖBB-Infrastruktur AG erstellt den Netzfahrplan auf Basis der Fahrwegkapazitätsbegehren (Bestellungen) der Fahrwegkapazitätsberechtigten unter Beachtung der im EisbG und den SNNB festgelegten Grundsätze.

4.2 Informationen zur Zuweisung von Fahrwegkapazität

4.2.1 Grundlagen

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nicht diskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vorzunehmen (§ 63 Abs 1 EisbG).

Zur Sicherstellung einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur werden bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität nachstehende, international anerkannte Grundsätze angewendet:

- Bündelung von Zugtrassen (mit ähnlichem Geschwindigkeitsniveau bzw. Haltemuster in zeitnaher Lage) als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität
- Harmonisierung von Fahrgeschwindigkeiten als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, z.B. durch Reservenbildung und/oder aufeinander abgestimmte Haltemuster
- Umsetzung von symmetrisch vertakteten Personenverkehren als Mittel zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität im Sinne einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Dadurch sind auch die Vorteile eines sich regelmäßig wiederholenden Betriebsablaufes einschließlich zugehöriger Produktionspläne, gleichbleibender Symmetriepunkte (Knoten), Symmetriezeiten (z.B. Nullsymmetrie) und fahrtrichtungsbezogener identer Umsteigezeiten gegeben (Knoten-Kanten-Modell, siehe auch Kapitel 4.2.3).

Die Netzfahrplanerstellung erfolgt hinsichtlich der grenzüberschreitenden Zugtrassen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Zuweisungsstellen. Diese Zugtrassen werden soweit wie möglich im nachfolgenden Netzfahrplanstellungsverfahren beibehalten, wobei den Fahrwegkapazitätserfordernissen grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste Rechnung getragen wird (§§ 63 Abs 2, 65 Abs 2 und 3 EisbG).

Liegt gemäß § 57c Abs 1 EisbG der Abfahrts- oder der Bestimmungsort eines Personenverkehrsdienstes auf einer Haupt- oder vernetzten Nebenbahn oder sind diese Orte über eine Alternativstrecke erreichbar, und sind diese Eisenbahnen Gegenstand eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge⁸, ist das Recht auf Zugang zu diesen Eisenbahnen zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten eingeschränkt, falls die Ausübung eines solchen Zugangs das wirtschaftliche Gleichgewicht dieses Dienstleistungsauftrags oder dieser Dienstleistungsaufträge gefährden würde.

Gemäß § 57c Abs 2 EisbG sind die im Durchführungsrechtsakt gemäß Art 11 Abs 4 der Richtlinie 2012/34/EU angeführten Rechte und Pflichten der Regulierungsstelle in Zusammenhang mit der Ermittlung und Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gefährdet wird, von der Schienen-Control Kommission (SCK) wahrzunehmen.

⁸ Art 2 lit i der VO (EG) Nr. 1370/2007

Die erforderlichen Inhalte von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind im Handbuch für das [M-AMA OBS](#) (Modulares Auftragsmanagement Onlinebestellsystem) festgelegt.

Es sind alle Fahrwegkapazitätsbegehren sowie Stornos über eines der folgenden Systeme einzubringen:

- online über WEB in [M-AMA](#)
- über Datenschnittstelle zu M-AMA oder zum System PCS – internationale Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe [RNE PCS Website](#))

Die Antragstellung zu einer benötigten Übernahmezustimmung für den Transport einer außergewöhnlichen Sendung (aS) ist vom Kunden über das [aS-Bestellportal](#) einzureichen. Die Berechtigung für dieses aS-Bestellportal wird über M-AMA durch den M-AMA-Firmenadministrator des jeweiligen EVU erteilt. Das EVU-Handbuch für das aS-Bestellportal ist auf der [Website](#) der ÖBB-Infrastruktur AG zu finden.

4.2.2 Rahmenbedingungen für die Planungen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Fahrwegkapazität legt die ÖBB-Infrastruktur AG für Fahrwegkapazitätsbegehren die nachstehenden Rahmenbedingungen fest.

Bei der Einbringung von Fahrwegkapazitätsbegehren sind die nachstehenden Parameter einzuhalten. Berücksichtigen die Fahrwegkapazitätsberechtigten diese Vorgaben nicht, behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, eine Änderungsbestellung von den Fahrwegkapazitätsberechtigten mit den korrekten Parametern einzufordern bzw. diese Parameter dennoch der Zugtrassenkonstruktion zugrunde zu legen.

Fahrzeitreserven

Fahrzeitreserven sind Zuschläge zur technischen Fahrzeit. Es sind folgende Regelzuschläge und Sonderzuschläge zugrunde zu legen:

- Regelzuschläge zur Sicherstellung der Qualitätserfordernisse des Netzfahrplans werden als prozentueller Anteil der Fahrzeit berechnet.
- Sonderzuschläge (zur Abdeckung baubedingt länger dauernder Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur wie z.B. Bahnhofsumbauten) werden entsprechend den spezifischen Anforderungen ermittelt.

Bei Großbaustellen sind den Fahrzeitberechnungen die im SNNB-Anhang „[Sonderzuschläge infolge von Großbaustellen](#)“ veröffentlichten Geschwindigkeitseinschränkungen zugrunde zu legen.

Bei Fahrwegkapazitätsbegehren für schnell verkehrende Züge – die ein Gesamtfahrplangefüge maßgeblich determinieren – sind neben den infrastrukturell erforderlichen Fahrzeitzuschlägen, als Regelzuschlag zumindest 7 % der Fahrzeit zugrunde zu legen.

Zu Fahrzeitreserven im Zusammenhang mit Wartungsfenstern wird auf Kapitel 2.5.3 verwiesen.

Planmäßige Abfahrt von Zügen

Die in den Fahrplanunterlagen verlaubliche Abfahrtszeit ist jene Zeit, zu der sich ein Zug im Ausgangsbahnhof und in jedem Unterwegsbahnhof mit einem planmäßigen Halt in Bewegung setzen muss. Die Einhaltung der Aufenthaltszeiten und die punktgenaue Abfahrtszeit wirkt sich wesentlich auf die Pünktlichkeit des Zuglaufes und die Stabilität des Netzfahrplans aus. Bei der Angebotsplanung sind damit die erforderlichen Aufenthaltszeiten und die vorgelagerten Prozesse so zu dimensionieren, dass eine sekundengenaue Abfahrt zur in den Fahrplanunterlagen verlaublichen Abfahrtszeit sichergestellt werden kann.

Die erforderliche Abfahrtsbereitschaftsmeldung ist spätestens 60 Sekunden vor der verlaublichen Abfahrtszeit durch das EVU abzugeben. Die Freistellung des zustimmenden Signals durch die ÖBB-Infrastruktur AG ist für

Züge des Personenfernverkehrs 30 Sekunden und für Züge des Personennahverkehrs 15 Sekunden vor der geplanten Abfahrt zu erwarten.

Standardaufenthaltszeiten

Den Fahrwegkapazitätsbegehren sind grundsätzlich folgende Standardaufenthaltszeiten zugrunde zu legen:

Standardaufenthaltszeiten	Personenfernverkehr	Personennahverkehr
Wien Hbf, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Innsbruck Hbf, Graz Hbf, Villach Hbf	3,0 min	2,0 min
Bahnhöfe und Haltestellen	2,0 min	0,5 min
Bedarfsaufenthalte	1,0 min	0,2 min

Tabelle 6: Standardaufenthaltszeiten

Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende Standardaufenthaltszeiten festgelegt werden. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von den Standardaufenthaltszeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

Standardwendezeiten

Standardwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein im Wendebahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich rückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge sind grundsätzlich folgende Wendezeiten den Fahrwegkapazitätsbegehren zugrunde zu legen.

Die Standardwendezeit setzt sich aus einer konstanten Zeit für das Ab-/Hochrüsten am Triebfahrzeug und einer zuglängenabhängigen Variable (Gehzeit von einem Führerstand zum anderen) zusammen. Es wird eine durchschnittliche Gehzeit von 4,5 km/h (1,25 m/s) unterstellt.

Standardwendezeit	
Ab-/Hochrüsten (GSM-R, Zugsicherungssysteme, elektronische Fahrplanunterlagen, etc.)	240 Sekunden (4 Minuten)
pro Meter Zuglänge	0,8 Sekunden

Tabelle 7: Berechnungsformel Standardwendezeit

Längere Zeiten für das Ab-/Hochrüsten aufgrund der technischen Voraussetzungen sind bei der Bestellung zu berücksichtigen. Entsprechend den Erfahrungswerten aus ähnlichen Rahmenbedingungen und/oder aus vorherigen Netzfahrplanperioden bzw. Auswertungen von Ist-Fahrplänen können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende Standardwendezeiten festgelegt werden. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von Standardwendezeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

Standardbehandlungszeiten für Zugmanipulation

Vorgang	Güterverkehr	Personenverkehr
Zug-Tfz-Wechsel	10 min	10 min
Vorspann-Tfz begeben	6 min	6 min
Vorspann-Tfz abstellen	8 min	8 min

Nachschiebe-Tfz begeben	4 min	4 min
Nachschiebe-Tfz abstellen	3 min	3 min
Tandem-Tfz bilden	8 min	8 min
Tandem-Tfz auflösen	8 min	8 min
Zug stürzen ohne Tfz-Wechsel	25 min	20 min
Zug stürzen mit Tfz-Wechsel	20 min	15 min
Wagen begeben Spitze	15 min	15 min
Wagen begeben Schluss	10 min	10 min
Wagen abstellen Spitze	15 min	15 min
Wagen abstellen Schluss	5 min	5 min
Triebwagen (besetzt) vereinigen	-	4 min
Triebwagen (besetzt) trennen	-	3 min
Wendezug (besetzt) vereinigen	-	6 min
Wendezug (besetzt) trennen	-	5 min

Tabelle 8: Standardbehandlungszeiten für Zugmanipulation

Weitere, hier nicht angeführte betriebliche Behandlungszeiten (z.B. Ein-/Ausreihen eines Zwischen-Tfz) sind je nach örtlicher Besonderheit und Ausstattung der Betriebsstelle gesondert zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten zu vereinbaren.

Die Zeitwerte gemäß oben angeführter Tabelle setzen optimale Bedingungen (z.B. freie Fahrwegkapazitäten im Bahnhof, Verfügbarkeit erforderlicher Personalressourcen usw.) voraus und sind bei Zusammentreffen mehrerer Vorgänge nicht addierbar, sondern müssen im Einvernehmen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Fahrwegkapazitätsberechtigten gemeinsam festgelegt werden.

Je nach Zeitlage, Erfahrungswerten aus vorherigen Netzfahrplanperioden, Auswertung von Ist-Fahrplänen, Angebotskonzeption des Fahrwegkapazitätsberechtigten, Frequenzerwartungen, Zweckbestimmung der Fahrwegkapazität, Personaleinsatz (Verwendung, Anzahl) zur Durchführung von Arbeiten und Vereinbarung gesonderter Arbeitsabläufe können von der ÖBB-Infrastruktur AG abweichende betriebliche Behandlungszeiten festgelegt werden. Begehrt ein Fahrwegkapazitätsberechtigter eine Abweichung von den Standardbehandlungszeiten, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt einen Nachweis über die ausreichende Aufenthaltsdauer, gegebenenfalls mit Augenschein vor Ort, einzufordern.

Mindestübergangszeiten

Die Mindestübergangszeit entspricht jener Zeitdauer, die ein Fahrgast durchschnittlich benötigt, um von einem Zubringerzug zu einem Anschlusszug in der jeweiligen Betriebsstelle zu wechseln. Anschlusszüge sind somit nur jene Züge, die unter Einhaltung der Mindestübergangszeit vom Fahrgast erreicht werden können.

Bei Betriebsstellen mit besonderen örtlichen Verhältnissen ist zusätzlich eine längere Mindestübergangszeit festgelegt (z.B. sehr weite Wegstrecken zwischen den Bahnsteigen).

Angaben zu den [Mindestübergangszeiten](#) sind den [Anhängen der SNNB](#) zu entnehmen.

4.2.3 Symmetrisch vertaktete Personenverkehre und Kapazitätsmodell

Symmetrisch vertaktete Personenverkehre gemäß § 63 Abs 2 EisbG

In der „[Leitstrategie für die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur](#)“ gemäß § 55a Abs 2 EisbG sind die wesentlichen Taktknoten des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs auf den nationalen und grenzüberschreitenden Hauptachsen definiert. Für die jeweilige Netzfahrplanperiode wird auf Grundlage der Festlegungen in der Leitstrategie und des Ausbauzustands der Eisenbahninfrastruktur das Knoten-Kanten-Modell mit den entsprechenden maßgeblichen Verknüpfungen festgelegt.

Es werden grundsätzlich alle Knoten und Kanten des in der Leitstrategie enthaltenen Knoten-Kanten-Modells dargestellt. Knoten und Kanten, auf denen in der jeweiligen Netzfahrplanperiode auf Grund von infrastrukturellen bzw. kapazitiven Einschränkungen keine systematisierte Fahrwegkapazität oder keine für den Grundtakt ausreichende Anzahl an systematisierter Fahrwegkapazität im entsprechenden Kapazitätsmodell bereitgestellt werden können, sind nicht Teil des Knoten-Kanten-Modells für die jeweilige Netzfahrplanperiode. Weiters sind Taktknoten, die sich im benachbarten Ausland befinden, nicht im Knoten-Kanten-Modell enthalten.

Für die Netzfahrplanperiode 2028 gilt auf Grundlage des Ausbauzustands der Eisenbahninfrastruktur das [Knoten-Kanten-Modell](#), das in den Anhängen der SNNB enthalten ist.

Fahrwegkapazitätsbegehren des symmetrisch vertakteten Personenverkehrs entsprechen dem Knoten-Kanten-Modell, sofern alle nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

Die Fahrwegkapazitätsbegehren

- a) weisen in den vorgegebenen Knotenbahnhöfen die im Anhang [Kapazitätsmodell inkl. Knoten-Kanten-Modell](#) angegebenen Zeiten innerhalb einer Bandbreite von +/-5 Minuten auf und halten die Kantenfahrzeiten gemäß Knoten-Kanten-Modell ein,
- b) halten den im Knoten-Kanten-Modell definierten Grundtakt täglich und tagesdurchgängig einschließlich der Hauptverkehrszeiten ein,
- c) umfassen planmäßige Halte in mindestens drei aufeinanderfolgenden Knotenbahnhöfen gemäß Knoten-Kanten-Modell.

Werden Fahrwegkapazitätsbegehren nach dem Hauptbestelltermin mit Auswirkung auf die Punkte a) bis c) geändert, verlieren sie ihren ursprünglichen Vorrang.

Nähere Bestimmungen zu den Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre sind im [Kapazitätsmodell inkl. Knoten-Kanten-Modell](#) in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten.

Kapazitätsmodell gemäß § 63b EisbG

Das Kapazitätsmodell mit systematisierten Fahrwegkapazitäten ist für den Personen- und Güterverkehr gemäß § 63b EisbG für hoch ausgelastete Eisenbahninfrastrukturabschnitte zu erstellen. Bei der Erstellung des Kapazitätsmodells fließen die Kriterien und Vorgaben der Leitstrategie ein. Dazu zählen insbesondere die Anwendung des Knoten-Kanten-Modells im Personenverkehr, die Berücksichtigung der revidierten TEN-V-Leitlinien im Güterverkehr sowie die Berücksichtigung ausgewählter größerer temporärer Kapazitätseinschränkungen und deren Auswirkungen.

Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sind gemäß § 63b EisbG mit dem Kapazitätsmodell im Einklang stehende Fahrwegkapazitätsbegehren vorrangig zu berücksichtigen. Aus dem Vorrang leitet sich kein Anspruch auf die exakte Umsetzung des Fahrwegkapazitätsbegehrens ab.

Fahrwegkapazitätsbegehren sind mit dem [Kapazitätsmodell inkl. Knoten-Kanten-Modell](#) im Einklang, sofern nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) **Personenverkehr:** Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten werden auf hoch ausgelasteten Eisenbahninfrastrukturabschnitten innerhalb der Bandbreite von +/-5 min eingehalten (siehe Anhang Kapazitätsmodell).
- b) **Güterverkehr:** Die Mindestparameter gemäß Anhang Kapazitätsmodell werden eingehalten.

Werden Fahrwegkapazitätsbegehren nach dem Hauptbestelltermin mit Auswirkung auf die Punkte a) und b) geändert, verlieren sie ihren ursprünglichen Vorrang.

4.2.4 Vorrangregeln

Fristgerechte, d.h. bis zum Hauptbestelltermin einlangende, Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität werden bei der Zuweisung der Fahrwegkapazität gegenüber nicht fristgerechten Fahrwegkapazitätsbegehren jedenfalls vorrangig behandelt.

Für nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren erfolgt die Zuweisung nach der Reihenfolge des Eingangs auf Basis von Restkapazitäten. Bei gleichzeitig einlangenden Fahrwegkapazitätsbegehren, die zueinander in Konflikt stehen, erfolgt die Zuweisung der Restkapazität analog zu den Vorrangregeln.

Können nach Anwendung aller Vorrangregeln gemäß den nachfolgenden Punkten a) bis c) die Fahrwegkapazitätskonflikte nicht gelöst werden, erfolgt die Priorisierung gemäß Punkt d) in der dort enthaltenen Reihenfolge.

- a) **Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die nicht gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge:**
 - 1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß § 63 Abs 2 EisbG für symmetrisch vertaktete Personenverkehre (siehe Kapitel 4.2.3)
 - 2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die mit dem Kapazitätsmodell gemäß § 63b EisbG im Einklang stehen (siehe Kapitel 4.2.3)
 - 3. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Fahrwegkapazitäten gemäß § 65 Abs 3 EisbG, wobei Fahrwegkapazitäten des Personennahverkehrs in Knoten zwecks Herstellung des Übergangs zu symmetrisch vertakteten Personenverkehren Vorrang eingeräumt wird.
- b) **Vorrangregeln bei Fahrwegkapazitätsbegehren auf Eisenbahninfrastruktur, die gemäß § 65c EisbG für überlastet erklärt wurde, in der nachstehenden Reihenfolge**
 - 1. Begehren auf Zuweisung von gemäß § 63 Abs 2 EisbG festgelegter Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2.3)
 - 2. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Personenverkehr in den Hauptverkehrszeiten gemäß § 65c Abs 3 EisbG
 - 3. andere Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß § 65c Abs 3 EisbG nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegenden Eisenbahnverkehrsdienste; Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist dabei ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten einzuräumen.

Streckenabschnitte, die gemäß § 65c EisebG für überlastet erklärt wurden, sind im Kapitel 4.6 angeführt. Als Hauptverkehrszeit ist der Zeitraum zwischen 05:00 – 09:00 Uhr sowie 15:00 – 19:00 Uhr festgelegt.

c) Streckenspezifische Vorrangregeln

1. Nutzungsbeschränkungen zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten (§ 63a EisebG)

	Personenverkehr $v_{\max} \geq 160$ km/h	Personenverkehr $v_{\max} < 160$ km/h	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100$ km/h
Strecke 13001 Abschnitt Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00		Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00
Strecke 10101 Abschnitt Knoten Hadersdorf – Knoten Wagram	Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00

	Personenverkehr $v_{\max} \geq 160$ km/h	Personenverkehr $v_{\max} < 160$ km/h	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100$ km/h
Strecke 13001 Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Lainzer Tunnel)	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00		Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00
Strecke 12201 Knoten Hadersdorf – Wien Meidling (Verbindungsst.)	Vorrang im Zeitraum 22:00 – 05:00	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	Vorrang im Zeitraum 05:00 – 22:00

	Personenverkehr $v_{\max} \geq 160$ km/h	Personenverkehr $v_{\max} < 160$ km/h	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100$ km/h
Strecke 33001 Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Unterinntal)	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00
Strecke 10104 Abzw. Knoten Radfeld – Abzw. Fw 2 (Bestandsstr.)		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	

	Personenverkehr $v_{\max} \geq 160$ km/h	Personenverkehr $v_{\max} < 160$ km/h	Güterverkehr $v_{\max} \geq 100$ km/h
Strecke 10601 Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Pottendorferlinie)	Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00
Strecke 10501 Wien Meidling – Wiener Neustadt Hbf (Südbahn)		Vorrang im Zeitraum 00:00 – 24:00	

Tabelle 9: Streckenspezifische Vorrangregeln

2. Bestandsstrecken mit besonderer betrieblicher Nutzung im Raum Wien

Die nachstehende Vorrangregel bezieht sich auf die folgende Strecke:

Strecke 12201 Wien Meidling – Wien Floridsdorf (S-Bahn-Stammstrecke)

Auf der Strecke Wien Meidling – Wien Floridsdorf werden pro Stunde und Fahrtrichtung Fahrwegkapazitäten für maximal 20 Züge zugewiesen, wobei Fahrwegkapazitätsbegehren für Personenverkehrsdienste Vorrang bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität haben.

3. Pyhrn-Achse

Auf den Strecken 10201 / 20301 im Bereich zwischen Selzthal und St. Valentin werden nicht personenbefördernde Züge vorrangig in Fahrtrichtung Süd – Nord und im Bereich der Strecke 20401

zwischen Nettingsdorf und Selzthal vorrangig in Fahrtrichtung Nord – Süd trassiert. Ausgenommen ist der Ziel- und Quellverkehr im Bereich dieser Strecken.

d) Weitere Priorisierung

Die weitere Priorisierung erfolgt in der Reihenfolge der nachstehenden Aufzählung:

1. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für symmetrisch vertaktete Personenverkehre gemäß Kapitel 4.2.3
 - a. mit einer höheren Anzahl an vertakteten Zugtrassen pro Tag,
 - b. mit mehr bedienten Taktknoten
2. Fahrwegkapazitätsbegehren mit höherer Zugkilometerleistung vor jenen mit geringerer Zugkilometerleistung innerhalb einer Netzfahrplanperiode.

4.2.5 Netzfahrplanbedingte Vorgaben für Betriebsstellen

Zur möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in Betriebsstellen legt die ÖBB-Infrastruktur AG die nachstehenden Bedingungen fest, welche bei der Einbringung von Fahrwegkapazitätsbegehren einzuhalten sind. Berücksichtigen die Fahrwegkapazitätsberechtigten diese Vorgaben nicht, behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, eine Änderungsbestellung von den Fahrwegkapazitätsberechtigten mit den korrekten Parametern einzufordern bzw. diese Parameter dennoch der Zugtrassenkonstruktion zugrunde zu legen.

Fahrzeugmanipulationen (z.B. Ab-/Beigabe von Kurswagen, Autoreisezugwagen, Triebfahrzeugen von Wendezügen und/oder Verdoppelung/Trennung von Zuggarnituren) werden nur gestattet, wenn sich im Zuge der Erstellung des Netzfahrplans bzw. der damit verbundenen Machbarkeitsprüfung ergibt, dass dadurch weitere Zuweisungen von Fahrwegkapazität nicht eingeschränkt werden.

Zur Sicherstellung eines tagesdurchgängigen Taktintervalls gelten für die S-Bahnstammstrecke (Strecke 12201 und Strecke 11401) im Streckenabschnitt Wien Meidling – Leopoldau im Zeitraum von 05:00 bis 22:00 Uhr folgende Planungsgrundsätze:

- Die Belegung der Bahnsteige 1 bis 4 in den Betriebsstellen Wien Meidling, Wien Mitte, Wien Praterstern und Wien Floridsdorf darf planmäßig maximal drei Minuten betragen. In den Betriebsstellen Wien Matzleinsdorfer Platz, Wien Hauptbahnhof Südtiroler Platz (Bahnsteig 1 und 2), Wien Quartier Belvedere, Rennweg, Wien Traisengasse, Handelskai, Siemensstraße und Leopoldau ist eine maximale Bahnsteigbelegung von einer Minute zulässig. Bei Nutzung der Wendeanlage ist in Leopoldau eine maximale Bahnsteigbelegung von drei Minuten zulässig.
- Die Bereitstellung und Abstellung von Fahrzeugen in den Betriebsstellen Wien Meidling, Wien Floridsdorf und Leopoldau ist ausschließlich mittels Zugfahrten zulässig.
- Die Nutzung der Dispositionsgleise in den Betriebsstellen Wien Matzleinsdorfer Platz, Wien Praterstern und Siemensstraße ist nur bei geplanten und ungeplanten Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur zulässig.
- Einmündende oder abzweigende Zugfahrten sind nur dann zulässig, wenn sie nicht den Laufweg von Zugtrassen der Gegenrichtung kreuzen.
- In Bf. Wien Meidling sind auf den Bahnsteigen 1 bis 4 nur Zugfahrten von/nach Wien Matzleinsdorfer Platz zulässig.

Für Wien Hbf und Bf. Wien Meidling (Bahnsteig 5 bis 8) gilt:

- In Wien Hbf ist die Bereitstellung von Zuggarnituren ohne Zugtriebfahrzeug am Bahnsteig nicht zulässig. Planmäßiges Wenden auf Bahnsteiggleisen ist nur mit wendezugfähigen Zuggarnituren zulässig. Auf den Bahnsteigen 5 bis 8 in Bf. Wien Meidling dürfen in der Hauptverkehrszeit keine Züge beginnen oder enden.
- Im Ad-hoc-Verkehr sind an Bahnsteiggleisen keine Tfz- und Zugmanipulationen zulässig.
- Die Belegung der Bahnsteige in Wien Hbf darf planmäßig maximal zehn Minuten im Fernverkehr und fünf Minuten im Nahverkehr betragen. Dies umfasst auch den Zeitbedarf für allenfalls geplante Tätigkeiten wie zB Bereitstellen, Trennen oder Vereinigen von Garnituren sowie das Räumen des Bahnsteiges nach Ende der Zugfahrt. Überschreitungen der maximalen Bahnsteigbelegungszeiten werden nur gestattet, wenn dadurch weitere Zuweisungen von Fahrwegkapazitäten nicht eingeschränkt werden.
- In der Hauptverkehrszeit sind an Werktagen im Streckenabschnitt Wien Meidling – Wien Hbf (Strecke 10501) keine Ad-hoc-Zugtrassen für den Güterverkehr möglich.
- Alle für die Außenreinigungsanlage Wien Hbf bestimmten, nicht wendezugfähigen Zuggarnituren werden nur über die Strecken 11601 bzw. 11801 zugeführt.

Für Bf. Enns gilt:

- Die maximale Zuglänge für beginnende und endende Güterzüge beträgt 650 Meter.

Für Linz Hbf gilt:

- Alle Zugfahrten in/aus dem Produktionsstandort Linz von/nach Strecke 27101 (Linz Stadthafen) und von/nach Strecke 22101 (Summerau) werden über Linz Vbf West trassiert.
- Darüber hinaus werden im Zeitraum von 05:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr keine nicht personenbefördernden Züge von und nach Strecke 27101 (Linz Vbf-Stadthafen) bzw. von und nach Strecke 22101 (Summerau) über Linz Vbf-West (Stürzen) trassiert. Aufenthalte von Zügen des Personenfernverkehrs in Linz Hbf sind nur im unbedingt erforderlichen Umfang für den Fahrgastwechsel erlaubt (keine Pufferhalte).

Für Linz Vbf gilt:

- Güterzüge werden grundsätzlich über Linz Vbf West trassiert.
- In Linz Vbf-Ost Reihungsgruppe (Lo) beginnende Güterzüge Richtung Osten werden grundsätzlich über die VOEST-SCHLEIFE über Linz Vbf Gleisdreieck (Gl) und Linz Vbf Ost Einfahrgruppe (Lm) trassiert.

Für Bf. Steindorf bei Straßwalchen gilt:

- Kein planmäßiger Halt für personenbefördernde Züge der Strecke Linz Hbf – Salzburg Hbf.

Für Salzburg Hbf gilt:

- Im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr beträgt die maximale Zuglänge für nicht personenbefördernde Züge 610 Meter.
- Im Nord-Süd-Verkehr können Manipulationen nur im Bf Salzburg-Gnigl durchgeführt werden.

Für Wels Hbf gilt:

- Die maximale Zuglänge für in Wels Hbf zu stürzende Güterzüge beträgt 610 Meter. Die maximale Gesamtzuglänge für alle anderen Zugmanipulationen, wie beispielsweise Tfzf-Ablösen sowie Tfz- und Wagenmanipulationen, beträgt 655 Meter.

Für Bf. Flughafen Wien gilt:

- Zwischen 05:00 und 00:05 (Folgetag) ist ein Stürzen von Zügen nicht möglich. Ein Wendezugbetrieb ist möglich.

Für die Betriebsstellen im Streckenabschnitt von Bf. Bischofshofen bis Bf. Selzthal (Str. 10201) gilt:

- Bei Umleitungsverkehr beträgt die maximale Zuglänge für Güterzüge 590 Meter.

Für Bf. Marchegg gilt:

- Die maximale Zuglänge für Züge mit Tzf-Wechsel beträgt 610 Meter.

Für Innsbruck Hbf. gilt:

- Aufgrund der Modernisierung der Abstellanlage verringert sich im Zeitraum von 11/2027 bis 03/2029 die Abstellkapazität im Bf Innsbruck Hbf um rund 400m.

4.2.6 Geplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur

Falls im Netzfahrplan zugewiesene Fahrwegkapazitäten infolge von geplanten Bauarbeiten für den Zugangsberechtigten nicht nutzbar sind, wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG

- den Güterverkehrsdiensten eine Umleitungszugtrasse angeboten, wobei bei der Berechnung des Weegeentgelts die ursprüngliche Zugtrasse zugrunde gelegt wird (siehe [AGB](#) Punkt 15.4) und
- den Personenverkehrsdiensten, bei nicht möglicher Umleitung, aufgrund dessen spezifischer Zweckbestimmung, der notwendige Schienenersatzverkehr organisiert. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt dabei Entscheidung, Abwicklung und Kosten dieses Schienenersatzverkehrs.

4.3 Kapazitätsvorhaltungen für Temporary Capacity Restrictions (TCR)

Hinsichtlich temporärer Einschränkungen für Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur wird auf das Kapitel 2.5 verwiesen.

4.4 Rahmenvertrag (Rahmenregelung gemäß § 64 EisbG)

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet derzeit keine Rahmenverträge an. Nähere Informationen siehe Kapitel 3.3.1.

4.5 Zugtrassenzuweisung

4.5.1 Fristen für den Netzfahrplan 2028 und 2029

Informationen zu den Bestellfristen für Fahrwegkapazitätsbegehren, sowie eine schematische Darstellung des Bestellprozesses finden sich unter dem Punkt „[Fahrwegkapazität bestellen und Fristen](#)“ auf der Website des Geschäftsbereichs Netzzugang.

Für NVU gelten darüber hinaus die in Kapitel 3.2.2.2 festgelegten Fristen für die Bekanntgabe des EVU.

Fristen für den Netzfahrplan 2028

Fahrwegkapazitätsbegehren für Fahrplansystemänderungen	nach Möglichkeit bis 01.03.2027
---	---------------------------------

Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) und Frist für die Übermittlung von Umlaufplanungen inkl. vor- und nachgelagerter kapazitativer Services⁹	13.12.2026 bis 12.04.2027
Angebotslegung an EVU zu ihren Fahrwegkapazitätsbegehren	05.07.2027
Stellungnahmefrist der EVU zum Angebot (§ 65 Abs 8 EisbG)	06.07. bis 06.08.2027
Angebotsannahme durch EVU	innerhalb eines Monats nach Angebotslegung, somit bis 06.08.2027
Zuweisung der Fahrwegkapazitäten	ab 20.08.2027
Ad Hoc Fahrwegkapazitätsbegehren für Netzfahrplanperiode 2028	ab 29.10.2027

Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2028

Fehlende Angaben bzw. nachträgliche Änderungen des Fahrwegkapazitätsbegehrens

Vollständig und fristgerecht bei der ÖBB-Infrastruktur AG eingegangene Fahrwegkapazitätsbegehren bilden die Grundlage für die Netzfahrplanerstellung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität. Erfolgt eine Änderung des Begehrens durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten nach Ablauf der Bestellfrist, so trägt dieser die Gefahr der Umsetzbarkeit. Ein der ÖBB-Infrastruktur AG dadurch allenfalls entstehender Mehraufwand ist vom Fahrwegkapazitätsberechtigten zu ersetzen.

Allfällige fehlende Angaben übermittelt der Fahrwegkapazitätsberechtigte innerhalb von drei Werktagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, sonst gilt das Fahrwegkapazitätsbegehren als nicht fristgerecht eingebracht.

Für die nach der Bestellfrist für Fahrwegkapazitäten (Hauptbestelltermin) eingegangenen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität (nicht fristgerechte Fahrwegkapazitätsbegehren, siehe auch Kapitel 4.2.4) im Netzfahrplan hat die Angebotsannahme spätestens fünf Tage nach Angebotslegung zu erfolgen, falls im Angebot nicht anders angeführt. Die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten erfolgt in diesem Fall nach Angebotsannahme, frühestens jedoch ab 27.09.2027.

Fristen für den Netzfahrplan 2029

Hinweis für Fahrwegkapazitätsbegehren für den Netzfahrplan 2029:

Es wird ersucht, Änderungen bei Systemverkehren nach Möglichkeit bis 01.12.2027 bekannt zu geben.

4.5.2 Nachtragsbestellungen zum Netzfahrplan

Fristen für unterjährige Änderungen im Netzfahrplan

Unterjährige Änderungen im Netzfahrplan treten zu den Änderungsterminen in Kraft, die mit den zugehörigen Bestellfristen auf der [Website](#) zu finden sind. Umlaufplanungen inkl. der vor- und nachgelagerten Services müssen gleichzeitig mit dem Fahrwegkapazitätsbegehren an die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelt werden. Für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im unterjährigen Verkehr kommen folgende Fristen zur Anwendung:

⁹ Zu vor- und nachgelagerten kapazitativen Services zählen die Nutzung von Abstellkapazitäten, die Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung und die Nutzung von T-Säulen.

- Die Angebotslegung erfolgt spätestens fünf Wochen vor dem jeweiligen Änderungstermin.
- Die Angebotsannahme hat binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung zu erfolgen.
- Die Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt nach Angebotsannahme.

4.5.3 Fristen für den unterjährigen Verkehr und Ad-hoc-Zugtrassenbegehren

Fristen für den unterjährigen Sonderzugverkehr

Für den unterjährigen Sonderzugverkehr gelten die folgenden Bestellfristen:

- Umfangreiche Bestellungen für Events (z.B. Shuttleverkehr zu Großveranstaltungen wie Airpower, Hahnenkammrennen) sowie für Mess- und Probefahrten (z.B. Messfahrten mit Überschreitung der VzG-Geschwindigkeit)
 - Bestellung zwei Monate vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens drei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Neuverkehre mit hohem Bearbeitungsaufwand für die ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten, umlaufgebundene Transporte, Verschubbedarf)
 - Bestellung einen Monat vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens zwei Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Sonstige komplexe Bestellungen
 - Sonstige komplexe Bestellungen betreffen Verkehre, welche aufgrund ihrer besonderen Charakteristika einen erhöhten Abstimmungsaufwand verursachen. Hierunter fallen Sonderreisezüge oder Nostalgiefahrten, für die kein vorgefertigter Musterfahrplan mit den erforderlichen Halten, Verkehrszeiten, Geschwindigkeiten, usw. zur Verfügung steht und die daher mit einem eigenen Fahrplan in Listenform gemäß Regelwerk 30.04.23 verlautbart werden. Weiters zählen zu den sonstigen komplexen Bestellungen Programmverkehre wie z.B. Baustellenlogistik, Schotter-, Kohle-, Erz- und Rübenverkehr und Schulungsfahrten. Für die sonstigen komplexen Bestellungen gelten die nachstehenden Fristen: Bestellung zwei Wochen vor dem 1. Verkehrstag gemäß Fahrwegkapazitätsbegehren
 - Angebotslegung spätestens eine Woche vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren für sonstige komplexe Bestellungen weniger als zwei Wochen vor dem 1. Verkehrstag eingebracht, wird es gemäß den Vorgaben für „Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr“ behandelt. Dabei wird kein Fahrplan in Listenform erstellt, sondern eine Fahrplananordnung auf Basis bereits vorhandener Musterfahrpläne. Die in der Fahrplananordnung enthaltenen Verkehrszeiten sind dabei lediglich als Richtzeiten zu sehen.
- Sonderzüge mit außergewöhnlichen Sendungen mit hohem Bearbeitungsaufwand (z.B. umfangreiche „Besondere Beförderungsbedingungen“)
 - Bestellung mehr als fünf Tage vor dem 1. Verkehrstag

- Angebotslegung bis einen Werktag vor dem 1. Verkehrstag
- Angebotsannahme durch EVU innerhalb eines Werktags ab Angebotslegung
- Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme
- Bestellungen für Fahrplanänderungen bei planmäßiger Einschränkung der Eisenbahninfrastruktur (z.B. Baustellen)
 - Bestellung spätestens vier Wochen nach Erhalt der Information über die Einschränkung der Infrastruktur -IEI
 - Kapazitätsangebot¹⁰ für personenbefördernde und nicht personenbefördernde Züge spätestens 18 Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für personenbefördernde Züge spätestens zehn Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Übermittlung des Zugtrassenangebots mittels Fahrplananordnung (FAPLO) für nicht personenbefördernde Züge spätestens vier Wochen vor dem 1. Verkehrstag
 - Angebotsannahme durch EVU binnen fünf Arbeitstagen ab Angebotslegung
 - Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Angebotsannahme

Falls dem Fahrwegkapazitätsbegehren gemäß Bestellung entsprochen werden kann, entfällt die Angebotslegung und die Zuweisung der Fahrwegkapazität wird umgehend durchgeführt. Umlaufplanungen inkl. der vor- und nachgelagerten Services müssen gleichzeitig mit dem Fahrwegkapazitätsbegehren an die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelt werden.

Bestellungen im Ad-hoc-Verkehr

a) Bestellprozess

- Bestellungen für Ad-Hoc-Verkehre

Bestellungen bis 15:00 Uhr des letzten Bürotags¹¹ vor dem ersten Verkehrstag des bestellten Zuges, sind an den Geschäftsbereich Netzzugang (NZ) zu richten. Bestellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, sind an die zuständige BFZ¹² zu richten.

- Bestellungen aufgrund von ungeplanten Infrastruktureinschränkungen

Treten ungeplante Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur auf, werden ab dem vierten Bürotag¹¹ nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) vom Geschäftsbereich Netzzugang eingeleitet. Bestellungen sind unter baufahrplan@oebb.at bekannt zu geben. Für den Zeitraum vor dem vierten Bürotag nach Eintreten der ungeplanten Einschränkungen werden die notwendigen Fahrplanmaßnahmen (Umleitung, Ausfall, Lageänderung) von der zuständigen BFZ geregelt. Bestellungen hierfür sind dem zuständigen BEKO bekannt zu geben (Ansprechpartner siehe Kapitel 1.6.1).

¹⁰ Verkehrsartenspezifische Aufteilung der bei eingeschränkter Eisenbahninfrastruktur (Baustellen) verbleibenden Fahrwegkapazität.

¹¹ Als Bürotag gelten im Geschäftsbereich Netzzugang – Trassenmanagement Montag bis Freitag, ausgenommen Feiertage, 24. und 31.12.

¹² Die zuständige BFZ ist dabei jene BFZ, in deren Zuständigkeitsbereich der Zuglauf am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG beginnt. Bei Bestellungen außerhalb der NZ-Bürozeiten sind, zur besseren Zuordnung, die BFZ-Bereiche in einer Übersichtskarte in [DA 30.04.11](#), Punkt 2 ersichtlich. Ist der Zug bereits unterwegs und eine Änderungsbestellung erforderlich, ist diese an jene BFZ zu richten, in deren Zuständigkeitsbereich die entsprechende Änderung eintritt (z.B. Beginn einer geänderten Laufstrecke).

b) Modalitäten für die Zuweisung im Ad-hoc-Verkehr von weniger als fünf Werktagen bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt

Die Angebotslegung und die Zuweisung von Zugtrassen (Fahrwegkapazitäten) für Bestellungen mit geringerer Vorlaufzeit als fünf Werktage bis zu sechs Stunden vor der Abfahrt erfolgt bis spätestens drei Stunden vor der Abfahrt.

Bei Bestellungen, welche unter sechs Stunden vor der Abfahrt einlangen, kann eine rechtzeitige Abarbeitung der Bestellung aus betrieblichen Gründen nicht sichergestellt werden.

Die Zuweisung der bestellten Fahrwegkapazität ist dabei hinsichtlich Fahrplanlage jedoch nur als Zeitrahmen innerhalb der frühestmöglichen Abfahrt und spätestmöglichen Ankunft für die beantragte Relation zu verstehen. Die Angebotslegung ist zugleich Zuweisung. Eine Ablehnung durch den Besteller ist möglich.

4.5.4 Koordinierungsverfahren

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren von Fahrwegkapazitätsberechtigten auf Zuweisung von Fahrwegkapazität führt die ÖBB-Infrastruktur AG als Zuweisungsstelle ein Koordinierungsverfahren gemäß § 65b EisbG durch. Dabei soll mit den betroffenen Fahrwegkapazitätsberechtigten eine einvernehmliche Lösung erreicht werden. Die ÖBB-Infrastruktur AG kann innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anbieten, die von der begehrten Fahrwegkapazität abweicht.

Wird die Unvereinbarkeit dadurch verursacht, dass die unter 4.2.2 festgelegten Planungsparameter ohne Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG vom Fahrwegkapazitätsberechtigten nicht vollständig eingehalten wurden und kann diese Unvereinbarkeit durch Berücksichtigung dieser Planungsparameter beseitigt werden, entfällt das Koordinierungsverfahren und die Zugtrassen werden entsprechend konstruiert.

Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder idente Fahrwegkapazitätsbegehren mehrerer Fahrwegkapazitätsberechtigter vorliegen und sämtliche beteiligte Fahrwegkapazitätsberechtigte ihr Einverständnis erklärt haben. Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die Zuweisungsstelle sämtlichen beteiligten Fahrwegkapazitätsberechtigten die Zugtrassenangebote gemäß Netzfahrplanentwurf. Diese Zugtrassenangebote sind auflösend bedingt in Hinblick auf die Auftragserteilung. Die Zuweisungsstelle ist unverzüglich nach Auftragserteilung zu informieren.

Die Schienen-Control GmbH erhält die Möglichkeit, an den Gesprächen als Beobachterin teilzunehmen.

4.5.5 Streitbeilegungssystem

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG abschließend unter Beachtung der für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geltenden Regeln (siehe Kapitel 4.2). Wird ein Fahrwegkapazitätsbegehren abgelehnt, teilt sie dies dem Fahrwegkapazitätsberechtigten schriftlich unter Anführung von Gründen mit.

4.6 Überlastete Eisenbahninfrastruktur

Folgender Streckenabschnitt wurde gemäß § 65c Abs 1 EisbG für überlastet erklärt:

- Mödling – Wien Meidling (Str. 10501)

Informationen zum Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67a EisbG befinden sich in Kapitel 5.3.3.1.

4.7 Außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat in Eigenverantwortung festzustellen, ob es sich bei dem Transport um eine außergewöhnliche Sendung (nähere Informationen dazu siehe Kapitel 3.4.3) oder einen Gefahrguttransport handelt und muss dies bei der Bestellung angeben.

4.8 Regeln nach der Zugtrassenzuweisung

4.8.1 Anpassen von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten

Für weitere Informationen siehe Kapitel 5.6.1.

4.8.2 Anpassen von Fahrwegkapazität durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Durch das EVU ist eine voraussichtlich verspätete Abfahrt im Ausgangs-, Grenz- oder Bahnhof mit Unterwegsbehandlung (Bahnhof, in dem der Zug verändert wird, z.B. Beigabe von Wagen) der zuständigen BFZ zu melden und ggf. laufend zu aktualisieren.

Ist ein Zug im Ausgangs-, Grenzbahnhof oder Bahnhof mit Unterwegsbehandlung mehr als sechs Stunden verspätet, so kann durch die ÖBB-Infrastruktur AG diesem Zug aus systemtechnischen Erfordernissen eine geänderte Zugnummer zugewiesen werden.

Hat ein Zug auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG seine Fahrt, in Bezug auf die ursprünglich zugewiesene Zugtrasse, nach mehr als 18 Stunden noch nicht begonnen (im Ausgangsbahnhof bzw. Grenzbahnhof), wird dies einer Stornierung durch das EVU gleichgestellt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen berechtigt, Fahrwegkapazität anzupassen (z.B. Änderung oder Entfall). Weitere Anpassungsrechte ergeben sich insbesondere auch aus den [AGB](#).

4.8.3 Nicht genutzte Fahrwegkapazitäten

Der Fahrwegkapazitätsberechtigte hat die Nichtnutzung der zugewiesenen Fahrwegkapazität unverzüglich bekannt zu geben, bei dreimonatiger Nichtnutzung kann der Entzug für die gesamte verbleibende Netzfahrplanperiode erfolgen (§ 60 EisbG).

Für das Entgelt betreffend Reservierungen wird auf das Kapitel 5.6.1 verwiesen.

4.8.4 Stornierung durch Fahrwegkapazitätsberechtigte

Für das Entgelt betreffend Stornierungen wird auf das Kapitel 5.6.2 verwiesen.

4.9 TTR for Smart Capacity Redesign

Railnet Europe (RNE) und Forum Train Europe (FTE) haben in Zusammenarbeit mit der European Rail Freight Organisation (ERFA) das Projekt „Timetable and Capacity Redesign“ (TTR) begonnen, um die Fahrplanprozesse zwischen den europäischen Staaten zu vereinheitlichen und zu verbessern, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen.

Die neue Rechtsgrundlage dafür findet sich in der Kapazitätsverordnung wieder, welche auf europäischer Ebene beschlossen wurde und bis zur Netzfahrplanperiode 2031 voll implementiert wird. Die Kapazitätsverordnung sieht verschiedene Elemente vor, insbesondere eine verbesserte Planung der Aufteilung von Fahrwegkapazität unter Berücksichtigung von Kapazitätseinschränkungen aufgrund von

Bauarbeiten sowie die Einführung neuer Zuweisungsprozesse. Damit soll den Bedürfnissen der unterschiedlichen Fahrwegkapazitätsberechtigten besser Rechnung getragen und die Nutzung der vorhandenen Fahrwegkapazität weiter verbessert werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, diese Elemente im Einklang mit den Vorgaben der Kapazitätsverordnung einzuführen.

4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore

Für Güterverkehrskorridore (s. auch Kapitel 1.7.1) gelten jeweils besondere Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (Framework for the Allocation of Infrastructure Capacity, Corridor Information Document – Buch 4), die auf den Websites der Güterverkehrskorridore (nähere Informationen siehe [Website der RNE](#)) veröffentlicht sind.

ENTWURF

5 Leistungen und Entgelte

5.1 Einleitung

Die von der ÖBB-Infrastruktur AG angebotenen Leistungen umfassen

- Mindestzugangspaket
- Serviceeinrichtungen/-leistungen
 - Basisleistungen
 - Zusatzleistungen
 - Nebenleistungen

Das Eisenbahnsystem ist wie alle Eisenbahninfrastrukturnetze bzw. technischen Systeme anfällig für Störungen und sonstige Unregelmäßigkeiten, die zu Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen führen können.

Ausgleichsleistungen für Abweichungen von den vereinbarten Fahrwegkapazitäten und sonstigen Leistungen gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes (siehe Kapitel 5.7 bzw. 5.3.3.2 und 5.3.4), wobei externe Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 8 RL (EU) 2012/34, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (z.B. Streik, Verwaltungsformalitäten, äußere Einflüsse, wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen, Verspätungen durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz und andere Ursachen) sowie sekundäre Ursachen iSd Anhang VI Nr. 2 lit c Z 9 RL (EU) 2012/34, die weder dem Infrastrukturunternehmen noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind (z.B. gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken, Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges, Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges, Umlauf, Anschlüsse), werden nicht der ÖBB-Infrastruktur AG zugeschrieben.

Wegeentgelte und sonstige Entgelte (Dienstleistungsentgelte) decken weder die Vollkosten für die jeweilige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bzw. Leistungserbringung, noch enthalten diese Entgelte Wagnis- oder Gewinnzuschläge. Daher gewährt die ÖBB-Infrastruktur AG im Sinne der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Anhang VI Nr 2 RL (EU) 2012/34 Entgeltreduktionen sowie Entschädigungen für Betriebsstörungen ausschließlich im Rahmen des Performance Regimes.

In den folgenden Kapiteln werden die Entgelte und Leistungen des Mindestzugangspakets näher dargestellt.

5.2 Entgeltgrundsätze

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.3 zu entrichten. Das EisbG sieht folgende mögliche Bestandteile für die Wegeentgelte vor:

- unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten (§ 67 Abs 1 EisbG)
- Marktaufschläge (§ 67d EisbG) sowie
- Zu-/Abschläge (§§ 67a ff EisbG)

Die Wegeentgeltstruktur ist Kapitel 5.3.1 zu entnehmen.

Neben- und Zusatzleistungen des Mindestzugangspakets sowie die hierfür zu entrichtenden Entgelte sind in den Kapiteln 5.4 und 5.5 näher ausgeführt.

5.3 Mindestzugangspaket

- Die ÖBB-Infrastruktur AG erbringt die nachstehend angeführten Leistungen des Mindestzugangspakets gegen Verrechnung des Wegeentgelts (siehe Kapitel 5.3.1): **Zuweisung von Fahrwegkapazität (siehe Kapitel 4.2) und Zugfahrtmanagement**
 - Bearbeitung der Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, Prüfung der Umsetzbarkeit und Ausarbeitung, Übermittlung eines Fahrwegkapazitätsangebots, Zuweisung von Fahrwegkapazität sowie Erstellung des Fahrplans und der Gesamt-La (Langsamfahrstellen und Besonderheiten) als PDF.
 - Fahrplananordnungen
- **Bereitstellung von Eisenbahninfrastrukturanlagen für die Zugfahrt**
 - Nutzung der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen (exklusive Energieversorgung) für die Zugfahrt während der Streckenöffnungszeiten gemäß SNNB
 - Möglichkeit des Ein- und Ausstiegs aus den/in die in der Verkehrsstation haltenden Züge/n durch Bereitstellung von Personenbahnsteigen zur Anbindung an sämtliche Anlagen der konkreten Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
 - Betriebliche Nutzung der Züge durch Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch – je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation – (i) Bereitstellung eines direkten Zugangswegs zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangswegs durch die Serviceeinrichtung
 - Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung und der damit verbundenen Informationsübermittlung sowie Nutzung der für die Betriebsabwicklung vorgesehenen Telekommunikationsanlagen
 - Nutzung der GSM-R Dienste, welche in der GSM-R [Profilübersicht](#) als Basis gekennzeichnet sind (z.B. Basis-CAB)
 - Administrative Hilfestellung bei Störungen in der Betriebsabwicklung einschließlich der Zuweisung von allfälligen alternativen Zugtrassen
 - Erlaubniskarte für Mitarbeiter von EVU sowie Mitarbeiter der Auftragnehmer von EVU (siehe Kapitel 5.5.3)

- **Elektronisches Zugfahrtmanagement**

Das elektronische Zugfahrtmanagement stellt eine Weiterentwicklung der konventionellen Betriebsführung dar. Die Interaktion zwischen betriebssteuernder Stelle und den jeweiligen Triebfahrzeugführer:innen wird digitalisiert. Das elektronische Zugfahrtmanagement beinhaltet die folgenden zugfahrtrelevanten Inhalte, welche über Schnittstellen angeboten werden:

- Elektronische Fahrplanunterlagen

Die elektronischen Fahrplanunterlagen umfassen die digitale La als Gesamt-La und den elektronischen Fahrplan.

- AZL Fahrempfehlungen

Die AZL (Adaptive Zuglenkung) Fahrempfehlung stellt eine Weiterentwicklung der Text-SMS über GSM-R dar. Über eine definierte Schnittstelle werden zentral berechnete Fahrempfehlungen auf das jeweilige Assistenzsystem ausgegeben. Durch diese Information kann eine Betriebsführungsoptimierung erzielt werden (z.B. Vermeidung von unplanmäßigen Halten, Reduktion von Brems- und Beschleunigungsmanövern, Optimierung von Zugläufen im Sinne eines energieeffizienten Zugbetriebes). Die Text-SMS in derzeit vorhandener Form stellt weiterhin die Rückfallebene dar.

- Digitaler Befehl

Schriftliche Aufträge gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) werden per Datenschnittstelle an die EVU übermittelt. Die primäre Nutzung des digitalen Befehls gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ist verpflichtend. Als Rückfallebene bei Ausfall der Datenschnittstelle kommt gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 (DV V3 § 36) ab diesem Zeitpunkt das Zusprechen mittels Befehl oder die heute verwendete Papierform zur Anwendung, wobei die Wahl der Rückfallebene der ÖBB-Infrastruktur AG obliegt.

Die vertiefenden Inhaltsbeschreibungen, technischen Details, Schnittstellenspezifikationen bzw. Mindestanforderungen zur Anwendung auf Seiten der Nutzer finden Sie [hier](#). Die Bereitstellung, Inbetriebnahme und Instandhaltung der Hardware inkl. SIM-Karten (Mobile Device) obliegt dem jeweiligen Nutzer.

Für die ordnungsgemäße Nutzung der Zugfahrtmanagement-Schnittstelle wird eine Visualisierungsapplikation benötigt, die entsprechende Voraussetzungen zu erfüllen hat (s. Punkt 9.1 der [Nutzungsbedingungen](#)).

Die Bestellung sowie administrative Verwaltung des elektronischen Zugfahrtmanagements erfolgt über M-AMA im Reiter Zugfahrtmanagement. Die Nutzungsbedingungen vorgenannter zugfahrrelevanter Inhalte, welche über Schnittstellen angeboten werden, finden Sie [hier](#).

Als anmelde-/bestellberechtigt gelten dabei zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen mit aufrechtem Vertragsverhältnis zur ÖBB-Infrastruktur AG.

5.3.1 Wegeentgeltstruktur

Die Wegeentgelte sind von den EVU für die Leistungen des Mindestzugangspaketes gemäß Kapitel 5.3 zu entrichten. Die Festlegung des Wegeentgelts erfolgt unter Beachtung der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (insbesondere §§ 67 ff) und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909¹³.

Das Wegeentgelt besteht aus folgenden Komponenten:

- Zugkilometerkomponente je Verkehrsart
- Bruttotonnenkilometerkomponente¹⁴ je Verkehrsart
- Zu- und Abschläge

Für Informationen zum Reservierungsentgelt siehe Kapitel 5.6.1.

Die **Berechnungsformel für das Wegeentgelt** je Verkehrsart pro Zugfahrt lautet:

$$\text{Wegeentgelt} = \text{Zugkm} * z + \text{Btkm} * \text{btk} \pm \text{Zuschläge bzw. Abschläge}$$

Abbildung 1: Berechnungsformel Wegeentgelt

Die folgenden **Zu- und Abschläge** sind Bestandteil des Wegeentgelts:

- **Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur** (in Zugkilometer)

¹³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12.06.2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, Abl 2015, L 148/17

¹⁴ Bruttogewicht eines Zuges: Bruttogewicht aller Fahrzeuge des gesamten Zuges (Tfz + Wagen)

Der Zuschlag reflektiert die Knappheit von Fahrwegkapazität auf einem bestimmten Streckenabschnitt in Zeiten der Überlastung.

- **Performance Regime** (in Minuten)

Das Performance Regime stellt ein Anreizsystem zur Verbesserung der Pünktlichkeit dar.

5.3.2 Verkehrsarten

Die ÖBB-Infrastruktur AG sieht für die Differenzierung des Wegeentgelts folgende Verkehrsarten vor:

- **Personenverkehr**
 - Personenfernverkehr
 - Personennahverkehr
- **Güterverkehr**
 - Güterverkehr manipuliert
 - Güterverkehr nicht manipuliert
- **Dienstzüge (Lokzugfahrten und Leerpersonenzüge)**

Züge des **Personenverkehrs** werden auf Basis der durchschnittlichen Haltedistanz differenziert, wobei jeder Zugtrasse jeweils eine einheitliche Verkehrsart für den gesamten Zuglauf (auf Grundlage der Gesamtdistanz) zugeordnet wird:

- **Personenfernverkehr**: durchschnittliche Distanz zwischen den Halten ≥ 20 km
- **Personennahverkehr**: durchschnittliche Distanz zwischen den Halten < 20 km

Züge des **Güterverkehrs** werden wie folgt differenziert:

- **Güterverkehr manipuliert**

Einzelwagenverkehre sowie kombinierte Verkehre werden der Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet.

Im System **Einzelwagenverkehr** werden Güterwagen von verschiedenen Versendern in einem Bahnhof gesammelt, im Rahmen des Zugbildungsprozesses sortiert und zu einem Zug zusammengefasst. Dieser Zug transportiert die gesammelten Güterwagen zum nächsten Bahnhof, in dem diese entweder wieder sortiert und auf andere Züge aufgeteilt oder an die verschiedenen Empfänger verteilt werden.

Im Rahmen des Einzelwagenverkehrs findet mindestens ein Übergang von Güterwagen von Zug zu Zug statt, womit meist ein hoher Verschub- und Zeitaufwand für die Zugbildung verbunden ist. Die Bahnhöfe in denen dieser Übergang erfolgt, übernehmen die Sammel-, Sortier- bzw. Verteilfunktion für den Einzelwagenverkehr.

Eisenbahnverkehrsdienste des Einzelwagenverkehrs sind bei der Bestellung durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen (DG¹⁵, SDG⁹,

¹⁵ Zugklasse DG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs, der Verschubknotenbahnhöfe untereinander, Verschubknotenbahnhöfe mit Zugbildebahnhöfen im Ausland, oder diese untereinander verbindet.

NG¹⁶, SNG¹⁰, VG¹⁷, SVG¹¹, BED¹⁸, SBED¹²) des Einzelwagenverkehrs zu bezeichnen. Das Vorliegen eines Einzelwagenverkehrssystems ist mittels geeignetem Nachweis (z.B. Produktions-, Zugbilde- oder Wagenübergangspläne) darzulegen.

Bei den **kombinierten Verkehren** (unbegleiteter und begleiteter KV) wird die Transporteinheit (Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen und nicht das transportierte Gut selbst. Eisenbahnverkehrsdienste, die ausschließlich der Beförderung dieser Transporteinheiten dienen, sind der Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“ zugeordnet. Maßgeblich für die Einstufung ist die KV-Kennung (Profil) samt bestelltem Zuglauf oder Produktionskonzept (z.B. Verkehre zwischen in- oder ausländischen KV-Terminals¹⁹). Kombinierte Verkehre werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen TEC, STEC, KGAG, SKGAG, ROLA, SROLA bezeichnet.

Kann ein Eisenbahnverkehrsdienst nicht dem Einzelwagenverkehr oder dem kombinierten Verkehr zugeordnet werden, wird dieser der Verkehrsart „Güterverkehr nicht manipuliert“ zugeschrieben.

- **Güterverkehr nicht manipuliert**

Ganzzüge sind Punkt-zu-Punkt-Verkehre (z.B. Kunde-zu-Kunde), bei denen keine weitere Manipulation des Wagenzuges in einem Zugbildeprozess vom Versand- bis zum Bestimmungsort (Zuglauf) erfolgt. Manipulationen am Wagenzug zur Erhöhung der Auslastung und Wirtschaftlichkeit eines Ganzzuges, die nur einen Teil des Zuglaufes betreffen (z.B. Vereinigung von zwei Ganzzügen auf einem Streckenabschnitt) stellen jedenfalls keinen Zugbildeprozess dar und führen somit zu keiner Zuordnung dieses Ganzzuges zur Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“.

Die Verkehre der Verkehrsart „Güterverkehr nicht manipuliert“ werden durch den Fahrwegkapazitätsberechtigten bei der Bestellung (Fahrwegkapazitätsbegehren) mit den Zugklassen GAG, SGAG, LGAG, SLGAG sowie mit RID bzw. SRID bei Transport von Gefahrgütern bezeichnet. Weiters gehören Militärzüge zu dieser Verkehrsart, nicht jedoch Ganzzüge des kombinierten Verkehrs (siehe Verkehrsart „Güterverkehr manipuliert“).

5.3.3 Zu- und Abschlüge

5.3.3.1 Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur

Ein Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67a EisbG wird für folgenden Streckenabschnitt in den angegebenen Zeiträumen verrechnet:

- Strecke 10501, Streckenabschnitt Hetzendorf (Het) – Mödling (Md) an Werktagen (ausgenommen Samstag) in der Hauptverkehrszeit gemäß Kapitel 4.2.4 b).

5.3.3.2 Performance Regime

Für Informationen zum Performance Regime siehe Kapitel 5.7.

¹⁶ Zugklasse NG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs vom Verschiebeknotenbahnhof zum Bedienknoten und umgekehrt. Güterzüge zwischen Bedienknoten untereinander sind ebenfalls NG.

¹⁷ Zugklassen VG: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.

¹⁸ Zugklassen BED: Güterzug des Einzelwagenverkehrs von Bedienknoten zu Empfangsstelle und von Versandstelle zu Bedienknoten.

¹⁹ Terminal = Umschlagbahnhof, in dem Transporteinheiten (z.B. Container, Wechselaufbauten, Sattelaufleger, Mobiler, Straßenfahrzeuge) umgeschlagen werden.

5.3.4 Entgeltsätze Mindestzugangspaket

Nr.	Verkehrsarten	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Zugkilometerkomponente z			
1.1.1.h	Personenfernverkehr	Zugkm	
1.1.1.i	Personennahverkehr	Zugkm	
1.1.1.e	Güterverkehr manipuliert	Zugkm	
1.1.1.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	
1.1.1.g	Dienstzüge	Zugkm	
Bruttotonnenkilometerkomponente btk			
1.1.2.h	Personenfernverkehr	Btkm	
1.1.2.i	Personennahverkehr	Btkm	
1.1.2.e	Güterverkehr manipuliert	Btkm	
1.1.2.f	Güterverkehr nicht manipuliert	Btkm	
1.1.2.g	Dienstzüge	Btkm	

Tabelle 11: Entgeltsätze

Nr.	Zu- und Abschläge	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.1.4.1	Zuschlag für überlastete Eisenbahninfrastruktur	Zugkm	
1.1.5	Performance Regime – Zahlung/Gutschrift gemäß Saldo Verspätungsminuten	Minute	+/-

Tabelle 12: Zu- und Abschläge

5.4 Zusatzleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte für Zusatzleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Zusatzleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Vershub sind in den Kapiteln 7.3.2.4, 7.3.7.4 und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu finden.

5.4.1 Zuginformation ARAMIS

Die Internetapplikation ARAMIS ist eine Online-Realtime-Zugverfolgung, die einen mandantenfähigen Zugriff auf Zugdaten zu Informationszwecken bietet. Damit können Echtzeit-Zuginformationen abgefragt sowie die Zugdaten der auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG verkehrenden Züge des EVU ausgewertet werden. Der Zugang zum Zuginformationssystem ARAMIS ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der ÖBB-Infrastruktur AG. Es werden Zugänge mit unterschiedlichem Funktionsumfang angeboten:

- [ARAMIS Web Client](#)
- [ARAMIS Premium Client](#)

ARAMIS kann beim [One Stop Shop](#) bestellt werden. Ein Vertragsmuster ist in den [Anhängen der SNNB](#) enthalten.

Die Bereitstellung des Zugangs zum Zuginformationssystem ARAMIS wird wie folgt verrechnet:

- Anschlusseinrichtung: einmaliges Entgelt pro Arbeitsplatz/Nutzer
- Zugangsberechtigung: monatliches Entgelt pro Arbeitsplatz/Nutzer

Weiterführende Informationen zum Zuginformationssystem ARAMIS sind unter folgendem [Link](#) abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.3.1	Anschlusseinrichtung ARAMIS Web Client	Anschluss	
1.3.2	Zugangsberechtigung ARAMIS Web Client	Nutzer/Monat	
1.3.4	Anschlusseinrichtung ARAMIS Premium Client	Anschluss	
1.3.5	Zugangsberechtigung ARAMIS Premium Client	Nutzer/Monat	

Tabelle 13: Entgelte "Zuginformation ARAMIS"

5.4.2 GSM-R

Leistungen, die über das Mindestzugangspaket hinausgehen, werden als entgeltpflichtige Zusatzleistungen der ÖBB-Infrastruktur AG angeboten.

Die zur Nutzung von GSM-R Diensten erforderlichen SIM-Karten sind in unterschiedlichen Profilen verfügbar. Die Bestellung und Kündigung der SIM-Karten mit den entsprechenden GSM-R Diensten erfolgt über den [One Stop Shop](#). Die Konditionen zu Bestellung und Kündigung von SIM-Karten sind unter folgendem [Link](#) abrufbar.

Die Nutzung von GSM-R Diensten wird wie folgt verrechnet:

- Einmaliges Aktivierungsentgelt pro SIM-Karte (gilt auch für Basis Profile der SIM-Karte)
- Monatliches Serviceentgelt pro SIM-Karte

Weiterführende Informationen für alle GSM-R Dienste sind unter folgendem [Link](#) abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.4.1	GSM-R SIM-Karte: einmaliges Aktivierungsentgelt	Aktivierung	
1.4.2	GSM-R SIM-Karte: monatliches Serviceentgelt	Monat	

Tabelle 14: Entgelte "GSM-R"

5.4.3 Leistungen für außergewöhnliche Sendungen und Gefahrguttransporte

Zur Unterstützung der EVU bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bietet die ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen Personalleistungen beim Betrieb von Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen oder bei der Überwachung von Gefahrguttransporten an.

Diese Personalleistungen sind eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der ÖBB-Infrastruktur AG und im Rahmen des Begehrens auf Fahrwegkapazität zu bestellen.

Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter angewendet werden. Über die zur Erbringung einer gewünschten Leistung zum Einsatz kommenden Mitarbeiter entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG.

Nr.	Personalleistungen	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	

Tabelle 15: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte"

5.5 Nebenleistungen zum Mindestzugangspaket

Nachfolgend sind Entgelte zu Nebenleistungen im Zusammenhang mit dem Mindestzugangspaket angeführt. Entgelte für Nebenleistungen zu Verkehrsstationen, Anlagen und Vershub sind in den Kapiteln 7.3.2.4, 7.3.7.4 und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zu finden.

5.5.1 Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn

Vorspann-/Nachschiebeleistungen werden im Streckenabschnitt Selzthal – Spital/Pyhrn in Süd-Nord-Richtung als entgeltspflichtige Nebenleistung angeboten und umfassen:

- Vorspann-/Nachschiebeleistung durch ein E-Triebfahrzeug und einen Triebfahrzeugführer im oben angeführten Streckenabschnitt
- Allfällige Zu- oder Rückführung des bestellten E-Triebfahrzeugs

Bahnstrom im Lastlauf und das zusätzlich anfallende Wegeentgelt aufgrund des Gewichts des Vorspann-/Nachschiebe-Triebfahrzeugs im Lastlauf sind in der Leistung nicht inkludiert.

Die Leistungen werden von der ÖBB-Produktion GmbH im Rahmen der verfügbaren Ressourcen und im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG erbracht, wobei die ÖBB-Infrastruktur AG als Vermittlerin fungiert.

Sofern die Züge des EVU mit mehr als 30 Minuten Ankunftsverspätung im vereinbarten Leistungsstartbahnhof eintreffen, kann die Bereitstellung der Traktionsdienstleistung aufgrund der stringenten Umlaufplanung der E-Triebfahrzeuge nur im Rahmen der jeweils noch vorhandenen Ressourcen erbracht werden.

Vorspann-/Nachschiebeleistungen im Streckenabschnitt Selzthal – Spital/Pyhrn in Süd-Nord-Richtung werden pro Leistungsfall verrechnet.

Erreicht der Zug des EVU den vereinbarten Leistungsendbahnhof mit einer Ankunftsverspätung von mehr als 30 Minuten, wird für jede begonnene halbe Stunde ein zusätzliches Entgelt gemäß Nr. 1.5.2 der Entgelttabelle verrechnet, maximal jedoch drei Mal Nr. 1.5.2.

Vor Inanspruchnahme der Leistung ist der Abschluss eines gesonderten Vertrags zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und dem EVU erforderlich. Das entsprechende [Vertragsmuster](#) sowie weitere Details zu den Bedingungen ([Bestell- und Stornoformular](#), Ansprechpartner etc.) sind als [Anhänge der SNNB](#) abrufbar.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.5.1	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn	Leistungsfall	

1.5.2	Vorspann-/Nachschiebeleistungen Pyhrn – Leistungsentgelt zusätzlich zu 1.5.1 bei Verspätung im Leistungsendbahnhof	je begonnener halber Stunde	
1.5.3.a	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 20 %	Bearbeitungsfall	
1.5.3.b	Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn – Bestellzuschlag 50 %	Bearbeitungsfall	
1.5.6	Dispopauschale	Bearbeitungsfall	
1.5.7.a	Storno 21 Tage bis 72 Stunden vor Leistungsbeginn (20 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	
1.5.7.b	Storno 72 Stunden vor Leistungsbeginn bis Leistungsbeginn (80 % von 1.5.1)	Bearbeitungsfall	
1.5.7.c	Storno nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.1)	Bearbeitungsfall	
1.5.7.d	Storno-Aufschlag nach planmäßigem Leistungsbeginn (entspricht 1.5.3.b)	Bearbeitungsfall	

Tabelle 16: Entgelte „Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn“

5.5.2 Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten

Die aus den Zuglaufcheckpoint-Anlagen generierten Daten dienen der ÖBB-Infrastruktur AG dem Schutz von Infrastrukturanlagen wie Brücken und sonstigen Bauwerken sowie der sicheren Betriebsabwicklung im modernen elektronischen Eisenbahnverkehr.

Die Zuglaufcheckpoint-Anlagen entsprechen den einschlägigen ÖNORMEN und dem jeweiligen Stand der Technik und werden regelmäßig kalibriert.

Eine Karte und Liste aller Zuglaufcheckpoints und ihrer Funktionen sind [hier](#) abrufbar.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet den EVU den Zugang zu den Zuglaufcheckpoint-Daten an.

Die Zuglaufcheckpoint-Daten sind mit einem Zugang, der von der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtet wird, abrufbar. Die Daten werden über eine API-Programmierschnittstelle²⁰ (application programming interface) zur Verfügung gestellt. Die Leistung „Zugang zu Zuglaufcheckpoint-Daten“ umfasst die Bereitstellung des Zugangs zur elektronischen Plattform sowie die Bereitstellung der Daten.

Vom EVU ist bei der Bestellung ein Link (URL) anzugeben, an welchen die Daten über die API-Programmierschnittstelle per Push-Nachricht gesendet werden. Die jeweils technische Dokumentation wird am API-Portal zur Verfügung gestellt.

Zu folgenden Daten, die per Push-Nachricht übermittelt werden, kann ein Zugang ermöglicht werden:

- die Daten der Heißläuferortungsanlage (HOA) beinhalten die Temperaturmessung (in Grad Celsius) von

²⁰ Ein API ist eine Programmierschnittstelle, die es zwei Anwendungen ermöglicht, miteinander zu kommunizieren. Die API definiert den genauen Weg, wie ein Entwickler eine Software schreiben muss, die Informationen von einer anderen Anwendung anfordert, damit die Daten aus den Zuglaufcheckpoints empfangen werden können.

- Achslagern
- Bremsscheiben
- Radkränzen
- durch die Radkraftmessanlage (RMA) erfolgt eine Messung von
 - Gesamtgewicht des Fahrzeugs (in Tonnen)
 - Ladungsverteilung pro Achse (in Tonnen)
 - Rad- und Achslasten (in Tonnen)
 - dynamischen Kräften (in Kilonewton)

Zusätzlich haben EVU die Möglichkeit, für die Sensoriken HOA und RMA historische Daten abzufragen. Unterschiedliche Filter, wie z.B. Zugnummer, Checkpoint oder Datum, ermöglichen das Erstellen von Listen und das Abrufen einzelner Messungen mittels „Measurement-ID“. Details zur Funktionsweise sowie Beispieldaten sind [hier](#) zu finden.

Die Bestellung dieses Service erfolgt über ein [Bestellformular](#). Dieses enthält alle vertraglichen Bestimmungen, sowie weitere Informationen zum Ablauf der Bestellung.

EVU können Einzelabfragen zu Messprotokollen/Bildern über das entsprechende Feld im Bestellformular stellen. Die ÖBB-Infrastruktur AG bearbeitet diese Abfragen nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen.

Nähere Informationen finden Sie [hier](#).

Nr.	Zuglaufcheckpoint-Daten	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.6.1	Zugang zu Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Push	Zugang/Monat	
1.6.2	Zugang zu Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Push	Zugang/Monat	
1.6.3	Zugang zu Daten Heißläuferortungsanlage (HOA) / Historical data	Zugang/Monat	
1.6.4	Zugang zu Daten Radkraftmessanlage (RMA) / Historical data	Zugang/Monat	
1.6.5	Einzelabfragen für Messprotokolle/Bilder	Stunde	

Tabelle 17: Entgelte "Zuglaufcheckpoint-Daten"

5.5.3 Erlaubniskarte

§ 2 Abs 1 Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (EisbSV) lautet:

„Eisenbahnanlagen dürfen ... nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden; das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen, wie z.B. Bahnsteige, Zu- und Abgänge, insbesondere schienengleiche Bahnsteigzugänge, Über- und Unterführungen, Warteräume, Sanitäranlagen, Parkplätze und Eisenbahnkreuzungen; im Übrigen ist das Betreten von Eisenbahnanlagen verboten.“

Sofern sich Personen alleine auf den Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG außerhalb der hierfür bestimmten Stellen bewegen wollen, sind, wenn die entsprechende Ausbildung (SIG 1+2) bzw. eine gleichwertige Ausbildung vorliegt, Erlaubniskarten zu beantragen, es sei denn, dass durch betriebliche Maßnahmen und vor Ort anwesende geschulte Eisenbahnbedienstete ein gefahrloses Betreten gewährleistet wird.

Ansprechpartner für die Bestellung der vorgenannten entgeltspflichtigen Ausbildungen und die Bestellung von Erlaubniskarten sind unter Kapitel 1.6.1 angeführt.

5.5.4 Sonstige ergänzende Personalleistungen

Zur Unterstützung der EVU bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bietet die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen, Personalleistungen an. Diese Personalleistungen sind eine entgeltpflichtige Nebenleistung der ÖBB-Infrastruktur AG. Personalleistungen sind beim [One Stop Shop](#) zu bestellen.

Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter angewendet werden. Über die zur Erbringung einer gewünschten Leistung zum Einsatz kommenden Mitarbeiter entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG.

Nr.	Personalleistungen	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
2.1.1	Betriebliche Experten- und Projektleistung	Stunde	
2.1.2	Verkehrssteuerung und Disposition	Stunde	
2.1.3	Unterstützungsleistung Verkehrssteuerung	Stunde	
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	

Tabelle 18: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen"

Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Betriebsstellenöffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung (Ad-hoc-Bestellung) von Personalleistungen zusätzlich zu oben angeführten Entgeltsätzen folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- Bei Bestelleingang kürzer als 15 Tage vor Leistungserbringung beträgt der Zuschlag an Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %.
- Bei Bestelleingang kürzer als 72 Stunden vor Leistungserbringung beträgt der Zuschlag an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %.

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Betriebsstellenöffnungszeiten kommen zusätzlich zu oben angeführten Entgeltsätzen folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- An Werktagen 50 % und an Sonn- und Feiertagen 100 %.
- Bei Bestelleingang kürzer als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100 % und an Sonn- und Feiertagen 200 %.

5.5.5 SFIT

Die entgeltpflichtige Nebenleistung „Störfallinformationstool“ (kurz SFIT) stellt Informationen zu Störungen bzw. geplanten Abweichungen von Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG mit Auswirkungen auf den Personenverkehr dar. Weiters kann SFIT genutzt werden, um im Störfall Mitarbeiter:innen bezüglich zugbezogener Maßnahmen zu informieren. Das Service steht über eine Web-App und über eine mobile App (Android und iOS) sowie über eine (unentgeltliche) Datenschnittstelle zur Verfügung.

Die Bestellung und Kündigung der Leistung SFIT erfolgt über das [Bestell- und Kündigungsformular](#). Vor Inanspruchnahme der Leistung ist der Abschluss einer gesonderten [Datennutzungsvereinbarung](#) mit der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlich.

Nach der Bestellung der Leistung werden die Zugangsdaten zu M-AMA für den Anwendungsadministrator (EVU-Administrator) bereitgestellt. Der Anwendungsadministrator kann anschließend über M-AMA weitere Benutzer (Zugänge App-User) anlegen.

Die SFIT Web-App ist unter sfit.oebb.at mithilfe der übermittelten Zugangsdaten erreichbar.

Die mobile App ist in den gängigen App-Stores (Android/iOS) unter dem Namen SFIT zum Download verfügbar.

Die Art der Nutzung der über die Datenschnittstelle bereitgestellten Daten ohne der Applikation SFIT obliegt dem Anwender (z.B. durch eigene Applikation). Die Verrechnung erfolgt einmalig pro bestelltem EVU-Administrator und monatlich pro bestelltem App-User (inkludiert Web-App und mobile App). Die Verrechnung erfolgt im Nachhinein.

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
1.10.1	SFIT – einmaliges Aktivierungsentgelt EVU-Administrator	Aktivierung/User	
1.10.2	SFIT – Zugang App-User	User/Monat	

Tabelle 19: Entgelt "SFIT"

5.6 Finanzielle Anreize

5.6.1 Reservierungsentgelt

Bei Fahrwegkapazitätsbegehren für personenbefördernde Züge, die im Netzfahrplan zu berücksichtigen sind, wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ein Reservierungsentgelt eingehoben, sofern für diese Begehren aus Gründen, die der Fahrwegkapazitätsberechtigte zu vertreten hat,

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

Die Bemessungsgrundlage für das Reservierungsentgelt je Zugtrasse ist das für die Netzfahrplanperiode geltende Entgelt (bestehend aus „Zugtrasse“, „Stationsentgelt“ und „Anlagenentgelt“) auf Basis der Bestelldaten.

- **Höhe des Reservierungsentgelts**
 - Wenn keine Zuweisung im Gesamtlauf zustande gekommen ist oder bereits zugewiesene Zugtrassen im Gesamtlauf vor dem Inkrafttreten des Netzfahrplans abbestellt werden, fällt ein Reservierungsentgelt in Höhe von 50 % des Entgelts an.
 - Wenn auf einem betroffenen Zugtrassenabschnitt, der größer gleich 5 km ist, innerhalb eines Jahresquartals (Jänner bis März, April bis Juni, Juli bis September, Oktober bis Dezember) die tatsächlich genutzte Verkehrsleistung gegenüber der im Netzfahrplan zugewiesenen Verkehrsleistung weniger als 75 % beträgt, fällt das Entgelt trotzdem in vollem Umfang (somit zu 100 %) im betroffenen Abschnitt und im jeweiligen Quartal an.
- **Entfall der Einhebung des Reservierungsentgelts**
 - Bei Einschränkungen durch höhere Gewalt oder bei sonstigen Ereignissen, die nicht in den Verantwortungsbereich des Fahrwegkapazitätsberechtigten fallen, entfällt das Reservierungsentgelt.
 - Wird die Nutzung aufgrund von Baumaßnahmen durch die ÖBB-Infrastruktur AG eingeschränkt, wird das Reservierungsentgelt nicht eingehoben.

5.6.2 Stornierungsentgelt

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, die aktuell gültigen Entgeltregelungen für nicht genutzte Fahrwegkapazität zu überarbeiten und spätestens ab der Netzfahrplanperiode 2031 für Personen- und Güterverkehr ein Stornierungsentgelt im Einklang mit der Kapazitätsverordnung einzuführen.

5.7 Performance Regime

Das Performance Regime (kurz „PR“) ist ein Anreizsystem zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 67h EisebG. Das PR-System beruht auf Verspätungsminuten und Verspätungsursachen, die in den Betriebsführungssystemen der ÖBB-Infrastruktur AG aufgezeichnet werden.

Die Berechnung der Verspätungsminuten im PR-System wird anhand des nachfolgenden Schemas erläutert:

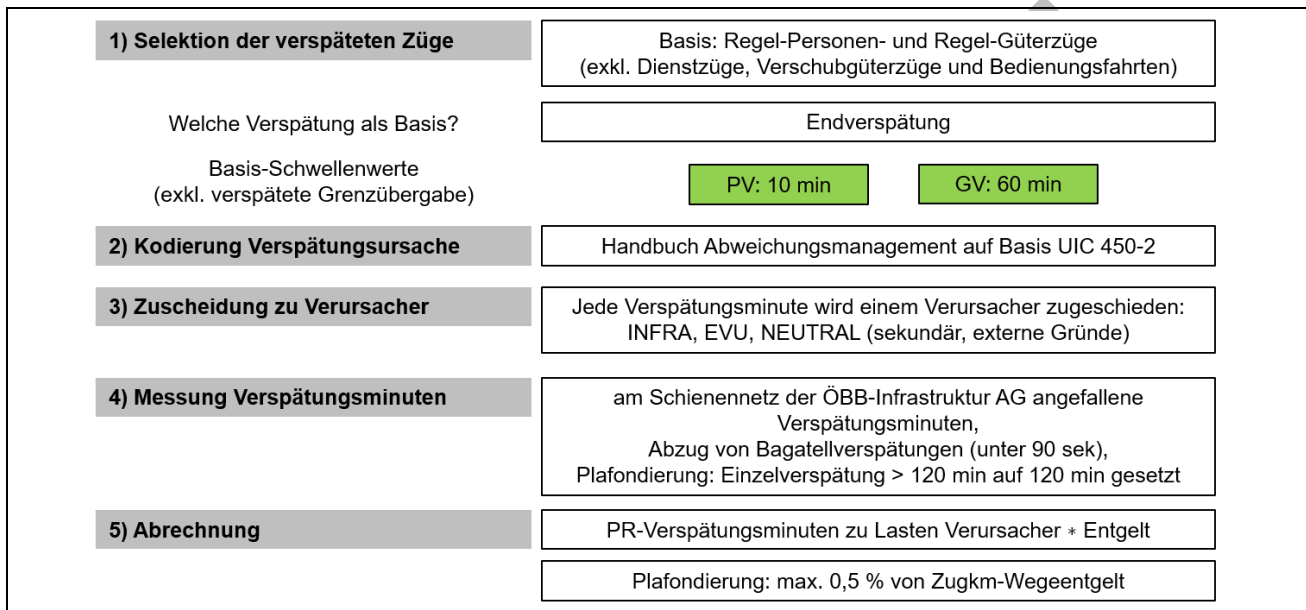


Abbildung 2: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System

• Zu 1) Selektion der verspäteten Züge

Im PR-System werden Regelzüge des Personen- und des Güterverkehrs betrachtet, ausgenommen sind Dienstzüge (Zugklassen: LP, LZ, PROB,...), Verschubgüterzüge (VG) und Bedienungsfahrten (BED) sowie Gelegenheitsverkehre (Sonderzüge). Umleitungsverkehre werden als Sonderzüge gewertet, daher sind diese ebenfalls vom PR-System ausgenommen.

Für die im PR-System enthaltenen Regelzüge des Personen- und Güterverkehrs wird geprüft, ob die Endverspätung im Zugendbahnhof²¹ minus einer allfälligen Grenzübergabeverspätung bei Zügen, die aus einem anderen Schienennetz (anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Inland oder Ausland) auf das Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG übergehen, den jeweiligen Basis-Schwellenwert übersteigt.

Als Basis-Schwellenwerte sind im Personenverkehr 10 Minuten und im Güterverkehr 60 Minuten festgelegt. Da die Zugverspätungen jeweils auf Minuten gerundet werden, werden in das PR-System Personenzüge ab 11 Minuten und Güterzüge ab 61 Minuten Verspätung (abzüglich allfällige Grenzübergabeverspätung) aufgenommen.

²¹ Als Zugendbahnhof im Sinne des Performance Regime gelten Zugendbahnhöfe am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG sowie Grenzübergabebahnhöfe bei einer Weiterfahrt auf andere Schienennetze (anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Inland oder Ausland).

- **Zu 2) Kodierung Verspätungsursache**

Die Kodierung der Verspätungsursachen erfolgt gemäß Dienstanweisung (DA) Abweichungsmanagement (RW 30.04.29) auf Basis von UIC-Merkblatt 450-2.

- **Zu 3) Zuschreibung zu Verursachern**

Die Zuweisung der Verspätungskodes zu den Verursachern (INFRA, EVU oder NEUTRAL²²) erfolgt angelehnt an die Systematik des Qualitätsmanagements des Betriebs der ÖBB-Infrastruktur AG. Die detaillierte [Zuordnungssystematik für das PR-System](#) ist in den Anhängen der SNNB angeführt.

- **Zu 4) Messung der Verspätungsminuten**

Es werden jeweils zugbezogen die im Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG angefallenen Verspätungsminuten den jeweiligen Verursachern zugeordnet. Dabei werden Bagatellverspätungen unter 90 Sekunden nicht berücksichtigt. Einzelverspätungen von mehr als 120 Minuten werden auf 120 Minuten begrenzt.

Verspätungsminuten, die nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur AG oder eines EVU zuzuordnen sind, werden neutral kodiert und damit nicht als maßgebliche Verspätungsminute berücksichtigt.

Anschließend werden je Zug, der in das PR-System fällt, auf Basis von am Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG angefallenen Verspätungen die PR-Verspätungsminuten je Verursacher errechnet (INFRA, EVU, NEUTRAL).

Entsprechend dem Änderungsverfahren der DA Abweichungsmanagement (RW 30.04.29) kann das EVU Einsprüche gegen die ihm zugewiesenen Verspätungen bekannt geben. Erfolgt kein Einspruch, gelten die kodierten Verspätungsminuten und deren Zuordnung zu Verursachern als anerkannt.

- **Zu 5) Abrechnung**

Am Monatsende werden die summierten PR-Verspätungsminuten auf Basis der Verursacher saldiert und mit dem in der Liste der Entgelte (siehe Kapitel 5.3.4) bekannt gegebenen Entgeltsatz multipliziert. Jedes EVU erhält am Monatsende eine Liste der PR-Züge mit abrechnungsrelevanten Daten (Zugnummer, Datum, Beginn- und Endbahnhof, Endverspätung, Übernahmeverspätung, Deltawert Verspätungsminuten INFRA - EVU, PR-Zahlung/Gutschrift).

Die im PR-System berechneten monatlichen Salden zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und dem jeweiligen EVU werden, um Planungssicherheit und Entgeltsystemstabilität für alle Beteiligten zu gewährleisten, mit einem Anteil von $\pm 0,5 \%$ des Zugkm-Wegeentgelts plafoniert.

5.8 Änderung von Entgelten

Ausblick zur geplanten Wiedereinführung von Marktaufschlägen

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant, mit Wirkung für die Netzfahrplanperiode 2029 ein adaptiertes Wegeentgeltmodell einzuführen, in dem Marktaufschläge zur Anwendung kommen. Das Wegeentgelt wird sich voraussichtlich aus direkten Kosten und Marktaufschlägen zzgl. allfälliger Zu- und Abschläge zusammensetzen. Als Orientierungshilfe für die Planungen der EVU werden in nachfolgender Tabelle die zuletzt für die Netzfahrplanperiode 2023 veröffentlichten Marktaufschläge (inkl. Vorausvalorisierung iHv durchschnittlich ca. 3,3% p.a.) ausgewiesen:

²² Zu neutralen Verursachern zählen externe/sonstige Gründe inkl. Sekundärverspätungen.

Marktsegmente	Einheit	Vorschau Marktaufschläge 2029 exkl. 20% USt
Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr	Zugkm	
Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr	Zugkm	
Nahverkehr stark	Zugkm	
Nahverkehr schwach	Zugkm	
Güterverkehr manipuliert	Zugkm	
Güterverkehr nicht manipuliert	Zugkm	
Dienstzüge	Zugkm	

Tabelle 20: Vorschau geplante Wiedereinführung Marktaufschläge 2029

Die in der Tabelle enthaltenen Angaben, insb. zu Höhe und Struktur, sind gänzlich unverbindlich. Zu gegebenem Zeitpunkt wird die ÖBB-Infrastruktur AG fristgerecht und gesetzeskonform weitere Informationen gemäß § 67d Abs 7 EisbG veröffentlichen.

5.9 Zahlungskonditionen und Rechnungslegung

Informationen zu Zahlungskonditionen und Rechnungslegung sind in den Punkten 29 bis 31 der [AGB](#) zu finden.

Der Ansprechpartner für die Verrechnung ist in Kapitel 1.6.1 angeführt.

6 Betriebliche Belange

6.1 Einleitung

Folgende Regelungen sind auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG anzuwenden.

6.2 Regelwerke

Im [Webshop für Regelwerke](#) der ÖBB-Infrastruktur AG sind die relevanten Regelwerke veröffentlicht.

Die Betriebssprache auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ist Deutsch.

6.2.1 Zugbegleiterloser Betrieb

Gemäß Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27.10.2009²³ hat vor der Aufnahme des zugbegleiterlosen Betriebs, sowie vor dem Einsatz anderer Schienenfahrzeuge durch das jeweilige EVU, in Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG, in den betroffenen Betriebsstellen/Bahnsteigbereichen jedenfalls eine Evaluierung stattzufinden (z.B. Sicht auf zustimmendes Signal, Haltepunkt des Zuges, Bahnsteigspalt).

6.2.2 Fachseminar und Ausbildung

Für die Aufrechterhaltung der betrieblichen Kenntnisse, welche für den Netzzugang auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG notwendig sind, ist die jährliche Teilnahme seitens der Betriebsleitung des EVU an einer Informationsveranstaltung (z.B. Fachseminar Betrieb) des Stabs Sicherheit und Qualität der ÖBB-Infrastruktur AG, verpflichtend.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ([Aus- und Weiterbildung](#)) bietet zudem Ausbildungen gemäß EisbAV, EisbEPV und EisbG an.

6.2.3 Streckenkenntnis für Alternativ- und Umleitungsstrecken

Alternativstrecken erlauben der Betriebsführung wahlweise

- die Führung von Zügen auf der planmäßigen Strecke oder
- der in den Fahrplanunterlagen entsprechend gekennzeichneten Alternativstrecke ohne gesonderte Verständigung des EVU bzw. des Triebfahrzeugführers.

Das EVU hat daher sicherzustellen, dass die Triebfahrzeugführer von Zügen, deren Fahrplan Alternativstrecken beinhaltet, die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Alternativstrecken besitzen.

Im Falle von größeren Betriebsstörungen (Streckenunterbrechungen, eingleisige Betriebsabwicklung auf mehrgleisigen Strecken, ...) sind für bestimmte Strecken(abschnitte) generelle [Umleitungsstrecken](#) definiert. Darüber hinaus können in Betriebsstörungskonzepten in Abstimmung mit dem EVU weitere Umleitungsstrecken für bestimmte Verkehrsarten/Züge definiert sein.

Das EVU hat daher sicherzustellen, dass die Triebfahrzeugführer von Zügen, deren Fahrplan Strecken(abschnitte) beinhaltet, für die Umleitungsstrecken definiert sind, die entsprechende Streckenkenntnis auch für die Umleitungsstrecken besitzen.

²³ BMVIT-222.110/0006-IV/SCH5/2009

6.3 Betriebsmaßnahmen

6.3.1 Grundsätze

Im [Webshop für Regelwerke](#) der ÖBB-Infrastruktur AG sind die relevanten Regelwerke veröffentlicht. Änderungen in den Dienstvorschriften werden grundsätzlich 6 Monate vor Inkraftsetzung verlautbart.

6.3.2 Abweichungsmanagement

Die entsprechenden Bestimmungen sind der jeweils gültigen Fassung der DA Abweichungsmanagement (DA 30.04.29) zu entnehmen.

6.3.3 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die ÖBB-Infrastruktur AG setzt bei Störungen in der Betriebsabwicklung sowie im Falle von Großereignissen oder Krisen – massive, eingetretene oder erwartete Einschränkungen (z.B. Streik, Witterungslagen, Naturereignisse, etc.) auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG – alles daran, zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren.

Hierzu kann die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Möglichkeit in Rücksprache mit dem EVU, insbesondere Züge verlangsamen oder beschleunigen, sie umleiten oder ihnen eine andere als die ursprüngliche Zugtrasse zuweisen oder Zugtrassen stornieren, wenn dies für die effektive Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendig ist. Diese Maßnahmen können sowohl für die unmittelbare Störungsbehebung als auch für geplante Einschränkungen zur Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs zu einem späteren Zeitpunkt getroffen werden.

Die relevanten Regelungen zum Krisen- und Ereignismanagement sind in der jeweils gültigen Fassung im [Webshop für Regelwerke](#) enthalten.

Bei unvorhersehbaren Eisenbahninfrastruktureinschränkungen organisiert die ÖBB-Infrastruktur AG einen Ad-hoc-Schienenersatzverkehr für Schienenpersonenverkehrsdienste. Die dafür anfallenden Kosten werden jeweils nach dem Verursacherprinzip weiterverrechnet. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt daher die Kosten des Schienenersatzverkehrs nur in jenen Fällen, in denen sie die Eisenbahninfrastruktureinschränkung schuldhaft zu vertreten hat. In Fällen höherer Gewalt sowie witterungsbedingter oder behördlicher Eisenbahninfrastruktureinschränkungen trifft die ÖBB-Infrastruktur AG jedenfalls keine Kostentragungspflicht.

6.4 Tools zur Zuginformation und -überwachung

Die Internetapplikation ARAMIS ist eine Online-Realtime-Zugverfolgung, die einen mandantenfähigen Zugriff auf Zugdaten zu Informationszwecken bietet. Für weitere Informationen siehe Kapitel 5.4.1.

7 Serviceeinrichtungen und -leistungen

7.1 Einleitung

In den folgenden Kapiteln finden sich Informationen zu Serviceeinrichtungen und -leistungen, siehe dazu auch Kapitel 5.1.

7.2 Übersicht

Die Serviceeinrichtungen und -leistungen werden in diesem Kapitel näher dargestellt und gliedern sich wie folgt:

- Verkehrsstationen
- Güterterminals
- Verschubleistungen
- Abstellkapazitäten
- Wartungseinrichtungen
- Sonstige technische Einrichtungen
- Bahnstromnetznutzung

Informationen zu den Serviceeinrichtungen sind auch im Rail Facilities Portal unter railfacilitiesportal.eu zu finden.

Infrastrukturbedarfe betreffend die Serviceeinrichtungen können über die [IADB](#) (Infrastrukturanforderungsdatenbank) eingebracht werden. Aus der Bedarfsmeldung kann kein Anspruch auf Umsetzung abgeleitet werden.

7.3 Auflistung der einzelnen Serviceeinrichtungen und -leistungen

7.3.1 Allgemeines

Die Serviceeinrichtung Nutzung der Verkehrsstation und sonstige technische Einrichtungen sowie Verschubleistungen werden in drei Leistungsarten, nämlich Basis-, Zusatz- und Nebenleistungen unterteilt.

7.3.2 Nutzung von Verkehrsstationen

Aktuelle, repräsentative Fahrgastfrequenzen (pro Tag und Station) sind von den Fahrwegkapazitätsberechtigten zumindest einmal jährlich mit dem Wechsel der Netzfahrplanperiode bzw. über Anforderung der ÖBB-Infrastruktur AG kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Fahrgastfrequenzen sind für die Dimensionierung und Festlegung der Ausstattung von Anlagen, die Durchführung von Sicherheitsauflagen, die Bestimmungen von Dienstleistungen sowie die [Zuordnung der Stationen zu Stationskategorien](#) erforderlich.

Es besteht die Möglichkeit, die Ergebnisse von Fahrgastzählungen entweder im Detail oder als Einstufung zu vordefinierten Frequenzklassen zu übermitteln. Die [Liste mit den Frequenzklassen](#) findet sich in den Anhängen der SNNB. Die ÖBB-Infrastruktur AG behandelt die ihr überlassenen Daten vertraulich.

7.3.2.1 Allgemeine Information

Detaillierte Angaben zu Verkehrsstationen sind in der [Betriebsstellenbeschreibung](#) (Bsb) ersichtlich. Einschränkungen zu den einzelnen [Verkehrsstationen](#) sind in den Anhängen der SNNB als Anmerkungen angeführt.

7.3.2.2 Serviceleistungen

Basisleistungen

Die Leistung der ÖBB-Infrastruktur AG umfasst die Gewährung der Nutzung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Verkehrsstation durch das EVU und seine Kunden in Verbindung mit dem Halt in der Verkehrsstation. Die Zeitdauer des Halts in der Verkehrsstation ist im Fahrplan festgelegt. Die Leistung „Halt in Verkehrsstation“ erfüllt folgende Funktionen:

- Anbindung an die Verkehrsstation als Serviceeinrichtung
- Zu-/Abgehen zu/von Personenbahnsteigen durch Bereitstellung von Zugangswegen zwischen Personenbahnsteigen und öffentlichen Verkehrsflächen, insbesondere von Zugangswegen durch die Serviceeinrichtung. Je nach der besonderen Gestaltung der einzelnen Verkehrsstation ist davon (als Bestandteil des Mindestzugangspakets) ausgenommen (i) die Bereitstellung eines direkten Zugangswegs oder (ii) (bei Fehlen eines solchen) eines Zugangswegs durch die Serviceeinrichtung
- Ermöglichung von Fahrgastbewegungen durch entsprechende Infrastrukturdimensionierung zur Zugänglichmachung der Verkehrsstation sowie Ermöglichung des gleichzeitigen Haltens von Zügen in dafür vorgesehenen Verkehrsstationen

Zusatzleistungen

1. Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

In mit Personal ausgestatteten Verkehrsstationen wird gemäß Art 23 (1) lit e VO (EU) 2021/782 von Seiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ein Begleitservice zum bzw. vom Zug bis zum Bahnhofsvorplatz zur Verfügung gestellt, sodass diese in den abfahrenden Verkehrsdienst einsteigen, zum Anschlussverkehrsdienst umsteigen und aus dem ankommenden Verkehrsdienst aussteigen können.

Diese Hilfeleistung für den Fahrgast wird von der ÖBB-Infrastruktur AG oder von einem von ihr namhaft gemachten Dienstleister erbracht. Die Anmeldung des Fahrgastes für eine benötigte Hilfeleistung erfolgt beim EVU. Listen zu [Verkehrsstationen mit Hilfeleistung für Mobilitätseingeschränkte](#), [barrierefreien Verkehrsstationen](#) und [Stationen mit Rollstuhl-Hebeliften](#) sowie weitere Informationen dazu sind den Anhängen der SNNB zu entnehmen.

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen

Als vertriebsunterstützend gelten ausschließlich Tätigkeiten, die von Mitarbeiter:innen der EVU durchgeführt werden, die dem Zweck dienen, Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu unterstützen. Zu diesen Tätigkeiten zählen ausschließlich:

- Verteilung von Informationsmaterial,
- Kundeninformation (inklusive Unterstützung bei der Bedienung der Fahrkartenautomaten/Benützung von QR-Codes für den Erwerb von Fahrkarten),
- Kundenlenkungsmaßnahmen (ausgenommen im Störfall) und

- Kundenbefragungen.

Die Gewährung dieser Tätigkeiten ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung und nur auf den in den [Lageplänen](#) ausgewiesenen Flächen gestattet. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten können nur in jenen Verkehrsstationen bzw. Bereichen durchgeführt werden, für die entsprechende Lagepläne mit ausgewiesenen Flächen vorliegen; liegt kein Lageplan vor, sind vertriebsunterstützende Tätigkeiten nicht zulässig.

Vertriebsunterstützende Tätigkeiten sind frühestens 30 Minuten vor der Ankunft/Abfahrt des ersten personenbefördernden Zuges bis längstens 20 Minuten nach der Abfahrt/Ankunft des letzten personenbefördernden Zuges gestattet. Die Maximalanzahl der zeitgleich eingesetzten Personen je Verkehrsstation ergibt sich aus dem Lageplan und ist einzuhalten.

Die Verwendung von **nicht ortsfesten Anlagen** ist nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten möglich und darf nur auf den in den Lageplänen speziell dafür ausgewiesenen Flächen erfolgen. Die zulässigen Abmessungen sowie die technischen Anforderungen sind im SNNB-Anhang „nicht ortsfeste Anlagen für vertriebsunterstützende Tätigkeiten“ enthalten. Weitere Bestimmungen zur Durchführung sind im Bestelldokument (s. Kapitel 7.3.2.5) enthalten.

Keine vertriebsunterstützenden Tätigkeiten der EVU sind:

- a) Tätigkeiten der EVU, die aus den Pflichten gemäß Art 20 VO (EG) 2021/782 resultieren
- b) Kundenlenkungsmaßnahmen im Störfall
- c) Kundenlenkungsmaßnahmen bei geplanten Einschränkungen der Eisenbahninfrastrukturkapazität, die über den unter 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 6 und Kategorie B festgelegten Umfang hinausgehen, sowie die Verteilung des von der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung gestellten Informationsmaterials über solche geplanten Einschränkungen an die Fahrgäste

Für die Durchführung der Tätigkeiten gemäß a) bis c) gelten die Modalitäten der vertriebsunterstützenden Tätigkeiten (z.B. rechtzeitige Bestellung); ein Entgelt wird nicht verrechnet. Weitere Informationen sind unter diesem [Link](#) abrufbar.

3. Public WLAN

Die Leistung [Public WLAN](#) (WLAN EVU Zug und WLAN Mietflächen) wird in den technisch dafür ausgestatteten Verkehrsstationen entgeltlich angeboten. Der Zugang zum mobilen Datennetz erfolgt über einen Access Point mittels standardisiertem Zugangsnamen (Name des bestellenden EVU) über SSID (Service Set Identifier).

- **WLAN EVU Zug**

WLAN EVU Zug ist in den öffentlich zugänglichen und mit WLAN ausgeleuchteten Bereichen der Personenbahnsteige der Verkehrsstationen verfügbar. Die Übertragungsgeschwindigkeit beträgt bis zu 35 Mbit/s (Up-/Download) pro Verkehrsstation (ohne zeitliche Limitierung bzw. automatischer Unterbrechung der Internetverbindung nach einer bestimmten Zeit).

Der standardisierte Zugangsname (Name des bestellenden EVU) für den Netzwerkzugang zu den Access Points auf den Verkehrsstationen ist ident.

- **WLAN Mietflächen**

Die Leistung „WLAN Mietflächen“ kann von den EVU in den von der ÖBB-Infrastruktur AG/ÖBB-Immobilienmanagement GmbH angemieteten Flächen (z.B. Reiseservicecenter) in den Verkehrsstationen bestellt werden. Dem EVU wird ein Access Point zur Verfügung gestellt, der auf diesen Flächen installiert wird. Der Access Point ermöglicht den Kunden des EVU den Zugang zum Internet, die Übertragungsgeschwindigkeit beträgt bis zu 8 Mbit/s (Up-/Download) pro User (Fahrgast/Kunde). Eine Trennung der Internetverbindung erfolgt automatisch nach 60 Minuten Nutzung bzw. bei 30 Minuten Inaktivität des Users. Seitens des EVU kann eine

eigene Landing-Page mit spezifischen Informationen für die Kunden zur Verfügung gestellt und am Captive Portal der ÖBB-Infrastruktur AG implementiert werden. Auf Kundenwunsch kann weiters eine individuelle URL-Startseite für die Leistung WLAN Mietflächen eingerichtet werden.

4. Lost & Found

Die Leistung umfasst die Übernahme und Verwahrung von Fundsachen, die in Zügen verloren oder vergessen wurden sowie deren Ausfolgung an den Berechtigten bzw. Übergabe an die zuständige Fundbehörde.

Bei Fundgegenständen, die auf Bahnanlagen der ÖBB-Infrastruktur AG gefunden wurden und keinem Reisenden eines EVU zugeordnet werden können, trägt die ÖBB-Infrastruktur AG die Kosten für die Übernahme, Verwahrung und Ausfolgung dieser.

Fundgegenstände werden entweder von Mitarbeiter:innen des EVU samt Fundmeldung an Mitarbeiter:innen der ÖBB-Infrastruktur AG übergeben bzw. durch EVU bei den eigens aufgestellten Fundboxen eingeworfen oder an die Lost & Found Center übergeben. Weitere Informationen sind [hier](#) zu finden.

Von der ÖBB-Infrastruktur AG wird kein Finderlohn ausbezahlt.

In den [Lost & Found Büros](#) werden die Gegenstände aufbewahrt, bis sie vom Besitzer abgeholt werden oder nach 10 Arbeitstagen an das jeweilige Fundamt der Gemeinde übergeben, sofern der gemeine Wert der Fundsache 10 EUR übersteigt bzw. erkennbar ist, dass die Wiedererlangung der Sache von erheblicher Bedeutung ist. Fundgegenstände, wie z.B. Ausweise oder Dokumente, werden binnen drei Arbeitstagen an die öffentlichen Fundbehörden übergeben.

Der Fund verbotener oder gefährlicher Gegenstände, wie Suchtmittel, Waffen, Gifte, radioaktive, explosive oder selbstentzündbare Stoffe, ist vom Auftraggeber (EVU) unverzüglich den Sicherheitsbehörden anzuzeigen und deren Weisung abzuwarten. Die ÖBB-Infrastruktur AG übernimmt solche Gegenstände nicht.

Zurückgelassene oder entlaufene Tiere werden Tierheimen oder Tierschutzvereinen zur vorläufigen Unterbringung und Fütterung übergeben. Diese Einrichtungen werden unterschriftlich darüber in Kenntnis gesetzt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG keine diesbezüglichen Kosten übernimmt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG haftet als Verwahrerin (insbesondere nach §§ 964, 965 ABGB), jedoch ist eine darüberhinausgehende Haftung ausgeschlossen.

Fundsachen werden entweder direkt an den Besitzer oder einem von ihm Berechtigten übergeben oder verschickt. Anfallende Kosten (insbesondere Verpackungs- und Portokosten) werden dem Empfänger vorgeschrieben.

Die Meldung über eine verlorene oder vergessene Sache kann von den Reisenden direkt in den [Lost & Found Büros](#) der ÖBB-Infrastruktur AG, über die Hotline (+43 5 1778 97 22222) oder [online](#) durchgeführt werden.

5. Aushänge

Auf allen Verkehrsstationen der ÖBB-Infrastruktur AG werden Aushänge zur Information von Fahrgästen angebracht. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich über digitale Medien.

- Aushänge nach Erstaushang

Das Anbringen bzw. Publizieren weiterer Aushänge nach dem Erstaushang von

- Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen
- Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten.

Die Erstellung, der Druck und das Anbringen bzw. Publizieren weiterer, über den Erstaushang hinausgehender Aushangfahrpläne (Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenpläne) und statischer Wagenreihungsanzeiger in definierten Fernverkehrsstationen (wenn kein elektronischer Wagenreihungsanzeiger verfügbar ist) sind entgeltpflichtige Zusatzleistungen, die dem verursachenden EVU in Rechnung gestellt werden.

- Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustelleninformationen)

Ist der reguläre Fahrplan aufgrund von Bauarbeiten temporär ungültig, wird durch die ÖBB-Infrastruktur AG vor Inkrafttreten der Änderungen auf den betroffenen Verkehrsstationen informiert.

Für EVU besteht die Möglichkeit, gegen ein Entgelt in den Vitrinen der Hauptinformationszone, die der „Sonderinformation“ gewidmet sind, einen Papieraushang je Vitrine in den betroffenen Verkehrsstationen anbringen zu lassen.

Auf ausgewählten Verkehrsstationen werden temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustelleninformationen) ausschließlich über digitale Medien publiziert.

Es sind nur Kundmachungen entsprechend der Informationspflicht gemäß § 12 Abs 1 und 3 EisbBFG zulässig, d.h. die entsprechenden Aushänge dürfen keine Werbung beinhalten.

Nebenleistungen: Sonstige ergänzende Personalleistungen

Zur Unterstützung der EVU bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten bietet die ÖBB-Infrastruktur AG, nach Maßgabe verfügbarer Ressourcen, Personalleistungen an. Diese Personalleistungen sind eine entgeltpflichtige Nebenleistung der ÖBB-Infrastruktur AG und umfassen z.B.:

- Leistungen im Zusammenhang mit Großveranstaltungen
- Leistungen bei Stationshalt außerhalb von Streckenöffnungszeiten

7.3.2.3 Kategorisierung der Basisleistungen

Die Zuordnung bestehender Verkehrsstationen zu vier Kategorien erfolgt auf Basis des vorhandenen Leistungsspektrums, welches in den Serviceeinrichtungen erbracht wird.

Stationsneubauten sowie -umbauten werden gemäß geplanter Ausstattungskriterien und Leistungen kategorisiert.

Kategorie	 InfoPoint	 Stationäre Security	 Aufzug/ Fahrtreppe	 Bahnsteig- dach	 Bahnsteiganzeiger/ Monitor	 Lautsprecher	Basis- leistungen
A Kategorie A	✓	✓	Aufzug und Fahrtreppe	✓	Bahnsteiganzeiger und Monitor	✓	✓
B Kategorie B		✓	Aufzug oder Fahrtreppe	✓	Bahnsteiganzeiger und Monitor	✓	✓
C Kategorie C		Aufzug oder Fahrtreppe oder Stationäre Security			Bahnsteiganzeiger oder Monitor	✓	✓
D Kategorie D							✓

Abbildung 3: Übersicht Ausstattungsmerkmale je Verkehrskategorie

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie D enthalten:

1. Zugang zur und Benützung der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung

Die Leistung umfasst den Zugang zur sowie die der durch den Personenbahnsteig angebundenen Serviceeinrichtung, wie diese speziell (z.B. hinsichtlich der Dimensionierung, Beleuchtung) dafür hergerichtet wurde, einschließlich der damit verbundenen sonstigen, öffentlich zugänglichen Anlagen für die Beförderung von Personen mit Reisezügen.

2. Wegeleitsystem

Die Leistung umfasst ein dem Fahrgastaufkommen angepasstes Wegeleitsystem zur Orientierung der Fahrgäste in der Verkehrsstation.

3. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen

Die Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen kann auf eine oder mehrere der folgenden Arten erfolgen: über Aushangfahrpläne, akustisch, persönlich, optisch-dynamische Medien (zu zeitnah verkehrenden Zügen), und/oder digitale Medien. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich über digitale Medien.

Die Erstellung, der Druck und das Anbringen bzw. Publizieren auf den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Vitritten oder sonstigen Aushangflächen erfolgen für nachstehende Informationsaushänge durch Personal der ÖBB-Infrastruktur AG oder durch einen von dieser beauftragten Dienstleister:

- Aushangfahrpläne: Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne für den Netzfahrplan (Erstaushang). Als Erstausgang gilt ausschließlich der Aushang zum Netzfahrplanwechsel.
- Wagenreihungsanzeiger auf Personenbahnsteigen mit Fernverkehr in definierten Fernverkehrsstationen (Erstaushang): Die Fahrgastinformation zur Wagenreihung von personenbefördernden Fernverkehrszügen erfolgt entweder über statischen oder elektronischen Wagenreihungsanzeiger soweit auf Basis der vorhandenen Stationsausstattung möglich. Bei Ausstattung einer Verkehrsstation mit elektronischem Wagenreihungsanzeiger erfolgt die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form.

4. Flächenbereitstellung und Anbringen oder Publizieren der Erstausgänge zu Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen

Zum Publizieren von Tarifen und Fahrplänen werden den EVU entsprechende Aushangflächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der ÖBB-Infrastruktur AG festgelegter Stelle) für Aushänge (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt.

Als Erstausgang gilt ausschließlich der Aushang zum Netzfahrplanwechsel. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen bzw. Publizieren eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

Aushangentwurf, Freigabe und Übermittlung erfolgen gemäß den Vorgaben im SNNB-Anhang „Aushänge in Verkehrsstationen“. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich über digitale Medien.

5. Flächenbereitstellung und Anbringen der Erstausgänge zu Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen

Für die Kundmachung von Informationen über Fahrgastrechte sowie die Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen (z.B. nächster Fahrkartenschalter oder Fahrkartenautomat/Ständer mit QR-Codes) werden den EVU gemäß Art 11 Abs 3 und Art 30 der VO (EU) 2021/782 entsprechende Flächen (an für Fahrgäste geeigneter, von der ÖBB-Infrastruktur AG festgelegter Stelle) für Aushänge (maximal eine Aushangfläche pro Verkehrsstation und EVU) zur Verfügung gestellt.

Als Erstaushang gilt ausschließlich der Aushang zum Netzfahrplanwechsel. Die Bereitstellung dieser Flächen und das Anbringen bzw. Publizieren eines Aushangs pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode sind im Entgelt enthalten.

Aushangentwurf, Freigabe und Übermittlung erfolgen gemäß den Vorgaben im SNNB-Anhang „Aushänge in Verkehrsstationen“. In ausgewählten Verkehrsstationen erfolgt die Veröffentlichung von Aushängen ausschließlich über digitale Medien.

6. Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund geplanter (und in den SNNB verlautbarter) Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Bereitstellung von Mitarbeitern zwecks Kundeninformation und Kundenlenkung (Kundenlenkung zum Schienenersatzverkehr und Informationen über den Schienenersatzverkehr sowie bei Bedarf Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) vorgesehen. Dabei werden je Baustelle im Einvernehmen mit allen betroffenen EVU zwei Verkehrsstationen (Umsteigestationen Zug/Schienenersatzverkehr oder Umsteigestation Zug/andere öffentliche Verkehrsmittel) definiert, für welche Kundeninformationsmitarbeiter seitens der ÖBB-Infrastruktur AG gestellt werden. Pro definierter Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr oder Zug/andere öffentliche Verkehrsmittel wird ein Kundeninformationsmitarbeiter eingesetzt.

Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz bedarfs- und frequenzorientiert zu gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

Im Falle von Schienenersatzverkehren aufgrund eisenbahninfrastrukturell bedingter Ad-hoc-Sperren (Verlängerung von geplanten Bauarbeiten, ungeplante Bauarbeiten, außergewöhnliche Ereignisse, wie z.B. Hochwasser und Instandsetzung nach solchen Ereignissen, Unfälle) mit über 24 Stunden Dauer, wird Personal je nach Verfügbarkeit eingesetzt.

7. Bereitstellung von Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerter sowie Flächen für den Fahrscheinverkauf

Jedem EVU, das planmäßige Halte von Zügen (ausgenommen Sonderzüge) in Verkehrsstationen bestellt, wird bei Bedarf die Fläche für einen Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und einen Entwerter zur Verfügung gestellt. [Anforderungen an Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes](#) und technische Details sind den [Anhängen der SNNB](#) zu entnehmen. Fahrkartenautomatenähnliche Einrichtungen wie beispielsweise Ständer mit QR-Codes, welche den Erwerb der Fahrkarten online abwickeln, sind einem Fahrkartenautomaten gleichgestellt. Für die Zurverfügungstellung dieser Fläche(n) wird jeweils eine gesonderte Vereinbarung mit dem jeweiligen EVU abgeschlossen.

Weitere Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerter werden je nach Maßgabe des vorhandenen Platzes und nach Prüfung durch die ÖBB-Infrastruktur AG dem EVU zur Verfügung gestellt. Für die Zuweisung von entsprechenden Flächen an die EVU ist die Anzahl der bestellten Halte in der jeweiligen Verkehrsstation maßgebend. Bei gleicher Anzahl an bestellten Halten entscheidet die höhere Gesamtsitzplatzkapazität.

Sollten mehrere EVU in einer Verkehrsstation halten und weniger Standorte für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes vorhanden sein, als von den EVU nachgefragt werden, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, bei EVU mit mehr als einem vorhandenen Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes eine Teilkündigung vorzunehmen. Eine Bereitstellung von Daten- und Energieleitungen ist nur dort möglich, wo diese bereits in der Verkehrsstation vorhanden sind. Die Kosten für Aufstellung, Standortveränderungen und Abbau bei Vertragsende, einschließlich Energieanschluss, Betrieb, anfallende Energiekosten sowie alle weiteren Kosten (z.B. für die Errichtung von Zuleitungen, die Errichtung von Fundamenten sowie Änderungen im Wegeleitsystem etc.) sind vom EVU zu tragen. Wird seitens eines EVU eine Fläche eines Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes in einem Verbund von mehreren Fahrkartenautomaten/Ständern mit QR-Codes gekündigt, darf keine

Nische entstehen. Ein kundenfreundliches und harmonisches Gesamterscheinungsbild muss erhalten bleiben.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet den personenbefördernden EVU die Nutzung von Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf nach Maßgabe des vorhandenen Platzes und nach Prüfung durch die ÖBB-Infrastruktur AG als gesonderte Serviceleistung an. Die Nutzung von Flächen für den Fahrscheinverkauf ist nicht in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen enthalten, sondern wird jeweils gesondert vereinbart und verrechnet. Die Bedingungen für die Nutzung von Flächen für den Fahrscheinverkauf sind im [Muster-Bestandsvertrag](#) enthalten, dieser findet sich in den [Anhängen der SNNB](#).

Anträge auf Zugang zu Serviceeinrichtungen und Nutzung von Leistungen sind im Sinne der Zusammenarbeit zwischen dem Betreiber der Serviceeinrichtung und dem EVU bis spätestens 31.05. desselben Jahres zu beantragen. Bei nicht fristgerechter Bekanntgabe kann die Zurverfügungstellung der benötigten Fläche nicht sichergestellt werden. Nähere Informationen können über [OSS](#) angefragt werden.

8. Reinigung und Winterdienst

Diese Leistung umfasst die regelmäßige Reinigung und den regelmäßigen Winterdienst der Serviceeinrichtung Verkehrsstation (ausgenommen Flächen bzw. Einrichtungen im Besitz von Dritten, z.B. Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes).

9. Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz

Die Leistung umfasst die Bereitstellung von mindestens einer Sitzgelegenheit und einer Witterungsschutzeinrichtung in der Verkehrsstation sowie allenfalls auch auf Personenbahnsteigen.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie C

Die folgenden Leistungen sind mindestens im kategoriespezifischen Entgelt für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie C enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie D
2. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger oder Monitor)

Folgende, zugspezifische Fahrgastinformationen sind in der Leistung inkludiert:

- Planmäßige und erwartete Abfahrtszeit
- Zugklasse
- Zielbahnhof (am Monitor sind zusätzlich die Unterwegshalte dargestellt)
- Personenbahnsteig (am Monitor mit Hinweisen)
- Hinweise (Abweichungen, Einstiegsorientierung, Via-Halte, Zugteilungen, Unterwegshalte)

3. mindestens eines der folgenden Ausstattungselemente: ein Aufzug, eine Fahrtreppe, oder Sicherheitsdienstleistung vor Ort²⁵

Der Leistungsumfang der Sicherheitsdienstleistung vor Ort umfasst z.B.:

- Präsenz des Sicherheitsdienstleistungspersonals innerhalb der Öffnungszeiten
- Durchsetzen der Hausordnung (z.B. Nichtrauchen am Bahnhof, Verweis von Personen)
- Einleitung von Sofortmaßnahmen bei Unfallgefahr
- Durchführung von notwendigen Maßnahmen im Bereich „Erste Hilfe“

²⁵ Die ÖBB-Infrastruktur AG behält sich das ausschließliche Recht vor, Verkehrsstationen zu definieren, in denen Sicherheitsdienstleistung vor Ort erbracht wird.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie B

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie B enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D
2. Fahrgastinformation zu personenbefördernden Zügen erfolgt über akustische und optisch-dynamische Kundeninformationssysteme (Bahnsteiganzeiger und Monitor)
3. mindestens das Vorhandensein der Sicherheitsdienstleistung vor Ort, in Kombination mit einem Aufzug oder einer Fahrtreppe
4. Wetterschutz durch mindestens ein Bahnsteigdach
5. Zusätzliche Leistungen im Rahmen von Schienenersatzverkehren:

Zusätzlich zu den Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien C und D wird in Verkehrsstationen der Kategorie B pro definierter Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr maximal ein weiterer Mitarbeiter, d.h., in Summe maximal zwei Mitarbeiter pro Umsteigestation Zug/Schienenersatzverkehr, eingesetzt. Bei Baustellen mit einer Dauer von mehr als zwei Wochen behält sich die ÖBB-Infrastruktur AG vor, für Zeiträume, welche diese zwei Wochen übersteigen, den Einsatz bedarfs- und frequenzorientiert zu gestalten, d.h., in Abhängigkeit von den Fahrgastfrequenzen unter Berücksichtigung von Spitzenzeiten und Schwachlastzeiten.

Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorie A

Die folgenden Leistungen sind mindestens in den kategoriespezifischen Entgelten für die Nutzung der Verkehrsstationen der Kategorie A enthalten:

1. Leistungen in Verkehrsstationen der Kategorien B bis D
2. das Vorhandensein von mindestens einem Aufzug und einer Fahrtreppe
3. Einrichtung für persönliche Information über InfoPoint mit folgenden Leistungen:
 - Reisespezifische Information, wie z.B. Auskünfte zu Zugverbindungen inklusive Abweichungen und alternative Reisemöglichkeiten, Ausstellung von Bestätigungen bei Zugverspätungen, Annahme und Weiterleitung von Anregungen und Beschwerden von Fahrgästen
 - Bahnhofspezifische Information, wie z.B. Informationen über den Bahnhof und seine Einrichtungen bzw. örtliche Besonderheiten, Personenrufe am Bahnhof
 - Umfeld-/Stadtspezifische Information, wie z.B. touristische Informationen, Informationen über weiterführende Reisemöglichkeiten/öffentliche Verkehrsanbindungen

7.3.2.4 Entgelte

Basisleistungen

1. Entgeltstruktur für kategoriespezifische Basisleistungen

Die Entgeltsätze für Basisleistungen Verkehrsstation pro Halt nach Kategorie betragen wie folgt:

Produktnummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.a	Kategorie A	Halt	
3.b	Kategorie B	Halt	
3.c	Kategorie C	Halt	

Produktnummer	Kategoriespezifische Basisleistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.d	Kategorie D	Halt	

Tabelle 21: Entgelte „Basisleistungen Verkehrsstationen pro Halt nach Kategorie“

Die Zuordnung der Verkehrsstationen zu den Kategorien ist im Anhang der SNNB unter „[Verzeichnis der Verkehrsstationen](#)“ zu finden.

Das Entgelt „Halt in Verkehrsstation“ wird entsprechend der Anzahl der fahrplanmäßigen Halte von personenbefördernden Zügen pro Verkehrsstation berechnet, wobei die Nutzung von Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf (ausgenommen der Fläche für zumindest einen Fahrkartenautomaten) in diesem Entgelt **nicht enthalten** ist (siehe Kapitel 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 7).

Änderungen in der Stationskategorisierung werden erst ab dem Netzfahrplanwechsel verrechnet, welcher der Inbetriebnahme folgt, d.h., bei Stationsumbauten wird nach erfolgter Fertigstellung eine Anpassung der Kategorisierung für die jeweils nachfolgende Netzfahrplanperiode vorgenommen. Während einer Umbauphase werden keine Entgeltnachlässe gewährt.

2. Entgeltsätze für Flächen für den Fahrscheinverkauf

Die hier veröffentlichten Entgelte für die Inbestandgabe von Flächen für den Fahrscheinverkauf in Serviceeinrichtungen gemäß § 58b Abs 1 Z 1 EisbG an zugangsberechtigte, personenbefördernde EVU (§ 1b EisbG) unterliegen der regulatorischen Preisbildung. Die gemäß § 69b EisbG gebildeten und hier gemäß § 59 EisbG veröffentlichten Entgelte gelten ausdrücklich und ausschließlich für die Inbestandgabe an zugangsberechtigte, personenbefördernde EVU (siehe auch Kapitel 7.3.2.3 Kategorie D Punkt 7).

Die Entgeltsätze (monatlicher Mietzins und monatliche Betriebskosten allgemein) für das Kalenderjahr 2028 werden frühestens im Oktober 2027 veröffentlicht. Ausgangsbasis bilden die nachstehend angeführten Entgeltsätze des Dokuments *Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2027*, die mit dem von der Statistik Austria veröffentlichten Verbraucherpreisindex 2000 oder einem an seine Stelle tretenden Index wertgesichert werden. Die Höhe der Wertsicherung ergibt sich aus der Gegenüberstellung der für den Monat August 2027 mit der für den Monat August 2026 verlautbarten Indexzahl.

Alle Entgeltsätze sind exklusive 20 % Umsatzsteuer angegeben.

Auszug der Entgeltsätze aus dem Dokument *Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2027*:

Verkehrsstation ²⁶	Monatlicher Mietzins in EUR/m ²	Monatliche Betriebskosten allgemein in EUR/m ²
Wien Hauptbahnhof		*)
Wien Meidling ^{**}) (Personentunnel)		
Wien Praterstern		*)
Wien Westbf		*)
St. Pölten Hbf		
Linz Hbf		*)
Salzburg Hbf ^{**})		*)
Graz Hbf		*)

Tabelle 22: Entgelte „Flächen für Fahrscheinverkauf“

²⁶ Entgelte für Flächen für den Fahrscheinverkauf in anderen als den angeführten Verkehrsstationen auf Anfrage. Der monatliche Mietzins beträgt mindestens XX,XX EUR/m².

*) In diesen Verkehrsstationen werden die „monatlichen Betriebskosten allgemein“ nicht pauschaliert. In diesen Verkehrsstationen erfolgt eine Akontierung der „monatlichen Betriebskosten allgemein“, die Betriebskosten werden einmal im Jahr (derzeit am 30.06.) abgerechnet und in Abhängigkeit davon die Akonti für das Folgejahr (neu) festgelegt. Zusätzlich zu den „monatlichen Betriebskosten allgemein“ der oben angeführten Verkehrsstationen fallen insbesondere monatliche Betriebskosten für Heizung und Strom sowie in Abhängigkeit von der Ausstattung für Kälte an (siehe § 3 Abs 4 des [Mietvertragsentwurfs Fahrscheinverkauf](#)).

**) Der monatliche Mietzins für „Counter“ beträgt in Wien Meidling XX,XX EUR/m² sowie in Salzburg Hbf XX,XX EUR/m² (exklusive Entgelte für Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände).

In ausgewählten Verkehrsstationen besteht die Möglichkeit, einen einzelnen Schalter („Counter“) inkl. dazugehöriger Teilfläche in einer dafür vorgesehenen Räumlichkeit zum Fahrscheinverkauf anzumieten. Auf diese Teilflächen sind der o.g. Mietzins und die Betriebskosten analog anzuwenden. Darüber hinaus wird ein Entgelt für die Anmietung des Counter-Mobiliars eingehoben, das bedingt durch die jeweiligen baulichen örtlichen Gegebenheiten für jeden Counter vor Vertragsabschluss individuell berechnet wird ([Vertragsentwurf Countermiete](#)).

Zusatzleistungen

1. Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Vom EVU bestellte Leistungen werden gemäß Kapitel 7.3.2.2 (Nebenleistungen: sonstige ergänzende Personalleistungen) gemäß den angefallenen Stunden vom Dienstleister (ÖBB-Operative Services GmbH) dem EVU in Rechnung gestellt.

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen

Für die Gewährung der Durchführung vertriebsunterstützender Tätigkeiten in Verkehrsstationen werden die folgenden Entgelte verrechnet, wobei zwischen zwei Gruppen von Verkehrsstationen unterschieden wird:

- Gruppe 1: Verkehrsstationen der Kategorien A und B
- Gruppe 2: Verkehrsstationen der Kategorien C und D

Leistung: Gewährung vertriebsunterstützender Tätigkeiten	Bestellung für 1. Tag	
	für 1. Verkehrsstation	für jede weitere Verkehrsstation
	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt	
Verkehrsstationen Gruppe 1	(Nr. 3.7.1)	(Nr. 3.7.3)
Verkehrsstationen Gruppe 2	(Nr. 3.7.2)	(Nr. 3.7.4)
	Bestellung für jede weitere Verkehrsstation pro Folgetag	
	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt	
Verkehrsstationen Gruppe 1	(Nr. 3.7.5)	
Verkehrsstationen Gruppe 2	(Nr. 3.7.6)	

Tabelle 23: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“

Zusätzlich sind pro Tag und eingesetzter Person X,XX EUR (exkl. 20 % USt) zu entrichten (Nr. 3.7.7).

Sind von einer Bestellung Verkehrsstationen der Gruppe 1 und Verkehrsstationen der Gruppe 2 umfasst, werden

- das Entgelt für Bestellung für 1. Verkehrsstation und 1. Tag für die Gruppe 1 sowie
- das Entgelt für Bestellung für 1. Tag jeder weiteren Verkehrsstation entsprechend der Gruppe, in welche die Verkehrsstation eingeordnet ist, angesetzt.

D.h., bei einer Bestellung von 1 x Gruppe 1 und 1 x Gruppe 2 für einen Tag, setzt sich das Entgelt für diesen Tag wie folgt zusammen: XXX,XX EUR + XX,XX EUR (exkl. 20 % USt) zuzüglich des Entgelts für eingesetzte Personen.

3. Public WLAN

Für die Verrechnung der Leistungen Public WLAN kommen folgende Entgeltsätze zur Anwendung:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.8.1	WLAN EVU Zug	Access Point/Monat	
3.8.2	WLAN Mietflächen	Access Point/Monat	

Tabelle 24: Entgelte „Public WLAN“

4. Lost & Found

Für die Verrechnung der Leistungen Lost & Found kommt folgender Entgeltsatz zur Anwendung:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
3.6.6	Lost & Found	Fundgegenstand	

Tabelle 25: Entgelt „Lost & Found“

Die Rechnungslegung für diese Leistung erfolgt monatlich im Nachhinein mit einem Zahlungsziel von 30 Tagen netto ab Rechnungsdatum.

5. Aushänge

Das Entgelt für das Anbringen bzw. Publizieren basiert auf der Leistungszeit des Personals sowie ggf. der erforderlichen Wegzeit und den Kosten für An- und Abfahrt zur Verkehrsstation. Für die Verrechnung von Leistungszeit und ggf. Wegzeit kommen die Entgeltsätze für sonstige Personalleistungen gemäß Tabelle 26 zur Anwendung. Die Kosten für An- und Abfahrt zu den Verkehrsstationen werden entsprechend den amtlichen Kilometergeld-Sätzen verrechnet.

Als Erstaushang gilt ausschließlich der Aushang zum Netzfahrplanwechsel.

- Permanente Änderungen des Fahrplan-Erstaushangs

Ab dem Erstaushang je Netzfahrplanperiode werden dem verursachenden EVU für jeden weiteren Aushang sämtliche Kosten für das Erstellen, ggf. den Druck (Aushangfahrplan und statischer Wagenreihungsanzeiger) und das Anbringen bzw. Publizieren des Aushangs (betrifft alle Drucksorten) in Rechnung gestellt.

- Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustelleninformation)

Für Herstellung, Druck und termingerechte Übermittlung der Aushänge ist das EVU verantwortlich.

Alle Kosten für das Anbringen bzw. Publizieren werden dem EVU weiterverrechnet. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Aushänge, die im Zuge der Bauarbeiten angebracht bzw. publiziert wurden, entfernt.

Nebenleistungen: Sonstige ergänzende Personalleistungen

Sonstige ergänzende Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter angewendet

werden. Über die zur Erbringung einer gewünschten Leistung zum Einsatz kommenden Mitarbeiter entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG.

Nr.	Sonstige ergänzende Personalleistungen	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
2.1.4	Unterstützungsleistung Betriebsabwicklung und Kundeninformation	Stunde	
2.1.6	Stations- und Liegenschaftsmanagement	Stunde	
2.1.7.a	Sicherheitsdienstleistung stationär (Ort der Dienstausbung des Sicherheitspersonals bleibt über die Bestelldauer gleich)	Stunde	
2.1.7.b	Sicherheitsdienstleistung mobil (wechselnde Orte während der Dienstausbung des Sicherheitspersonals)	Stunde	
2.1.8	Stationsreinigung	Stunde	
2.1.9	Personalleistungen im Zusammenhang mit unterjährigem Fahrplanaushang und Baustelleninformationen	Stunde	
2.1.10	Personalleistungen im Zusammenhang mit Informationsaushängen nach Erstaushang	Stunde	

Tabelle 26: Entgelte „sonstige ergänzende Personalleistungen“

7.3.2.5 Bestellung und Zuweisung

Basisleistungen

EVU bestellen die Basisleistung **Halt in Verkehrsstation** (planmäßiger Halt eines personenbefördernden Zuges in einer sowie Nutzung der Verkehrsstation und der darin erbrachten Serviceleistungen) im Rahmen des Begehrens auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Mit Zuweisung der Fahrwegkapazität erfolgt gleichzeitig die Zuweisung der Halte in Verkehrsstationen, wodurch die ÖBB-Infrastruktur AG ihrer Verpflichtung nachkommt, Kapazität zur Nutzung der Verkehrsstation und der darin erbrachten Serviceleistungen dem EVU zuzuweisen.

Die Fristen für Bestellung und Zuweisung von Halten in Verkehrsstationen entsprechen jenen für Fahrwegkapazitätsbegehren (siehe Kapitel 4).

Bedarfe betreffend Flächen für Fahrkartenautomaten/Ständer mit QR-Codes und Entwerfer sind über die IADB einzubringen.

Flächen in Verkehrsstationen für den Fahrscheinverkauf können über [OSS](#) bestellt werden.

Für die Übermittlung von Daten für Aushangfahrpläne, Kundeninformationssysteme und Wagenreihung sowie ggf. die Übergabe von Informationsaushängen in Papierform oder digital durch die EVU gelten folgende Fristen und Vorgaben:

- Daten für **Aushangfahrpläne** (z.B. Fahrplanzeiten im Fremdnetz, Information zu Fahrradmitnahme, Speisewagen, Schlafwagen, Rollstuhlstellplatz und Zuglinien) sind bis 22.10.2027 an die ÖBB-Infrastruktur AG (be.kundeninformation@oebb.at) zu übermitteln. Piktogramme sind aus der [Piktogrammliste](#) auszuwählen.
- Bei Ausstattung einer Verkehrsstation mit **elektronischem Wagenreihungsanzeiger** erfolgt die Darstellung der Wagenreihung nur in elektronischer Form. Die erforderlichen Daten (Wagenreihung und Wagenausstattung z.B. Speisewagen, 1. Klasse, 2. Klasse, Schlafwagen, Liegewagen, Businessabteil) sind über die von der ÖBB-Infrastruktur AG beschriebenen Datenschnittstellen zu liefern. Es können nur die in der [Piktogrammliste](#) festgelegten Zeichen und maximal vier Piktogramme pro Wagen dargestellt werden. Für die Darstellung der Wagenziele stehen zwei Zeilen mit jeweils zwölf Zeichen zur Verfügung. Um eine einheitliche Darstellung zu gewährleisten, steht für Verkehrsstationen am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG ein standardisiertes AURIS-

Abkürzungsverzeichnis des DB 640-Codes zur Verfügung. Nähere Informationen können unter be.kundeninformation@oebb.at angefragt werden.

Beim geplanten Einsatz neuer Wagenbauarten sind die erforderlichen Daten zum Zwecke der rechtzeitigen Durchführung von Tests im XML-Format spätestens 52 Wochen vor dem vorgesehenen Einsatz an be.kundeninformation@oebb.at zu übermitteln. Unter dieser E-Mail-Adresse können außerdem Informationen zum verbindlich anzuwendenden Datenschema angefordert werden.

Fristen, technische Vorgaben, Aushangentwurf, Freigabe und Übermittlung erfolgen gemäß den Vorgaben im SNNB-Anhang „Aushänge in Verkehrsstationen“.

Zusatzleistungen

Die nachstehenden Zusatzleistungen werden wie folgt bestellt:

1. Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

Die Bestellung von Hilfeleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfolgt mit dem [Bestellformular](#).

2. Vertriebsunterstützende Tätigkeiten

Bestellungen für die Durchführung von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten (Definition siehe 7.3.2.2 Punkt 2), die von Personen durchgeführt werden, sind mindestens 10 Arbeitstage vor Inanspruchnahme der Leistung unter Verwendung des Formulars [Bestellung und Bestimmungen von vertriebsunterstützenden Tätigkeiten in Verkehrsstationen](#) an die E-Mailadresse vertriebsunterstuetzung.nz@oebb.at zu richten.

Die Gewährung erfolgt für maximal 30 Tage pro Quartal und Verkehrsstation. Ziel der vertriebsunterstützenden Tätigkeit ist, punktuell und zeitlich begrenzt Fahrgäste über besondere Fahrplan- und Preisangebote der EVU zu informieren.

Jede nicht ortsfeste Anlage ist während ihrer Verwendung durchgehend von einer Person des EVU zu betreuen; sie zählt damit zur Maximalanzahl der je Verkehrsstation zeitgleich eingesetzten Personen. Liegen mehrere Bestellungen vor, die diese Maximalanzahl überschreiten würden, wird die Anzahl der eingesetzten Personen limitiert.

Werbeaktivitäten der EVU, die nicht dem Zweck dienen, Personenverkehrsdienste auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu unterstützen, sind keine vertriebsunterstützenden Tätigkeiten und mit der [ÖBB-Werbung GmbH](#) gesondert zu vereinbaren.

3. WLAN

Die Leistungen „WLAN EVU Zug“ und „WLAN Mietflächen“ können bei [OSS](#) bestellt werden.

Die Vorlaufzeit für die Herstellung der Leistung „WLAN EVU Zug“ beträgt ab Eingang der Bestellung ca. 10 Arbeitstage.

Für die Leistung „WLAN Mietflächen“ wird innerhalb von 21 Arbeitstagen nach Bestelleingang ein Termin vor Ort zwecks Prüfung der Umsetzbarkeit vereinbart.

4. Lost & Found

Die Leistung Lost & Found kann bei [OSS](#) bestellt werden. Die Bestellung der Leistung Lost & Found muss jeweils bis Mitte September für die darauffolgende Netzfahrplanperiode erfolgen (Bestellung dieser Leistung nur für gesamte Netzfahrplanperiode möglich).

5. Aushänge

- **Aushänge nach Erstaushang**

Die unterjährige Bestellung von Fahrwegkapazität bedingt automatisch eine Aktualisierung der Aushangfahrpläne (Abfahrts-, Ankunfts- und Streckenfahrpläne) sowie der statischen Wagenreihungsanzeiger und ist nicht gesondert zu bestellen.

Unterjährige Änderungen von Aushangfahrplänen und statischen Wagenreihungsanzeigern können zu den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgegebenen [Änderungsterminen](#) bestellt werden; die automatische Aktualisierung nach einem unterjährigem Zugtrassenbegehren bleibt davon unberührt.

Bei Änderungen der Angaben in einem Streckenfahrplan werden bei allen Verkehrsstationen jene Seiten ausgetauscht, die von der Änderung betroffen sind, unabhängig davon, ob die Änderung alle Verkehrsstationen betrifft.

Änderungen von Informationsaushängen ab dem 2. Aushang pro EVU und Verkehrsstation je Netzfahrplanperiode (Kundmachungen von Tarifen und Fahrplänen und Informationen über Fahrgastrechte, Verfügbarkeit von Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen) werden an den hierfür vorgesehenen Flächen angebracht/publiziert. Aushangentwurf, Freigabe und Übermittlung erfolgen gemäß den Vorgaben im SNNB-Anhang „Aushänge in Verkehrsstationen“.

- **Temporäre Änderungen des Fahrplans (Baustellenfahrpläne)**

Die Entwürfe sind bis spätestens 30 Tage vor Beginn der Fahrplanänderung zur Freigabe in digitaler Form an [OSS](#) vorab zu übermitteln. Nach Freigabe ist der Aushang vom EVU ggf. in Papierform bis spätestens 21 Tage vor Beginn der Fahrplanänderung an ÖBB-Operative Services GmbH zu übermitteln (Adressen und Ansprechpersonen finden sich im SNNB-Anhang [Aushänge Tarifinformationen auf Verkehrsstationen](#)).

Nebenleistungen

Sonstige ergänzende Personalleistungen sind bei [OSS](#) zu bestellen.

7.3.3 Güterterminals

Informationen und eine [Übersichtskarte von Terminals in Österreich](#), inkl. der Kontaktdaten der Betreiber, sind auf der ÖBB-Infrastruktur AG Website ersichtlich.

7.3.4 Verschubleistungen

7.3.4.1 Allgemeine Information

Für Verschubleistungen, die von der ÖBB-Infrastruktur angeboten werden, gilt:

- Verschubleistungen werden nach Maßgabe der verfügbaren Ressourcen (Personal, Triebfahrzeug, Anlagen) und nach positiver Machbarkeitsprüfung erbracht.
- Verschubpersonal der ÖBB-Infrastruktur AG wird österreichweit flächendeckend angeboten.
- Folgende Arten von Standorten mit Verschubleistungen sind mit den jeweiligen Öffnungszeiten im [Anhang](#) der SNNB veröffentlicht:
 - Verschubknoten²⁷ inkl. der zugehörigen Betriebsstellen
 - Standorte mit Verschubleistungen im Flächenverschub²⁸
 - Grenzstandorte mit Angabe des angrenzenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens

Verschubleistungen können wie folgt erbracht werden:

- In Verschubknoten stellt die ÖBB-Infrastruktur AG die notwendigen Ressourcen (Triebfahrzeug sowie Personal) zur Verfügung.
- Flächenverschub, der von Verschubknoten ausgeht, hat als Verschubeinheit²⁹ mit Triebfahrzeug und Personal der ÖBB-Infrastruktur AG zu erfolgen.
- In Standorten mit Verschubleistungen mit Flächenverschub ist das erforderliche Triebfahrzeug vom EVU zu stellen. Die Leistung wird von Personal der ÖBB-Infrastruktur AG erbracht.
- Außerhalb von Verschubknoten können EVU Verschubtätigkeiten auch mit eigenem Triebfahrzeug und eigenem Personal durchführen. Dies ist bei der Bestellung der Verschubleistung in M-AMA anzugeben.

In den Verschubleistungen ist auch die Bedienung der Stellwerks- und Sicherungsanlagen im jeweils erforderlichen Umfang inkludiert.

Die Durchführung von wagentechnischen Behandlungen liegt im Verantwortungsbereich des jeweiligen EVU.

Regelwerke für Verschubleistungen werden über den [Webshop für Regelwerke](#) bereitgestellt. In diesem Paket sind alle Regelungen enthalten, auf deren Basis die Erbringung von Verschubleistungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt. Jene netzzugangsrelevanten Regelwerke, welche bereits in anderen Paketen bereitgestellt und ohnehin für alle EVU verbindlich sind, werden in diesem Paket nicht nochmalig abgelegt.

7.3.4.2 Leistungen

Verschubleistungen werden differenziert in:

- Verschubleistungen mit einer Angabe von Haltegründen beim Einbringen von Fahrwegkapazitätsbegehren (Haltegründe sind im Handbuch für M-AMA angeführt), und
- Verschubleistungen ohne eine Angabe von Haltegründen beim Einbringen von Fahrwegkapazitätsbegehren

²⁷ Verschubknoten sind Drehscheiben des Einzelwagenverkehrs und Umschlagzentren für überregionale Transportströme. In Verschubknoten werden Züge zerlegt und nach Destinationen neu gebildet.

²⁸ Flächenverschub wird in allen Standorten mit Verschubleistungen außerhalb von Verschubknoten erbracht. Solche Standorte dienen in erster Linie der Flächenversorgung und werden, ausgehend vom Verschubknoten, im Fahrverschub bedient.

²⁹ Eine Verschubeinheit im Sinne dieser Regelung umfasst ein Verschub-Triebfahrzeug inkl. Tzfz sowie maximal zwei Verschubmitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG. Werden darüber hinaus weitere Mitarbeiter bestellt, fällt ein zusätzliches Entgelt gemäß der Leistung Personaleinsatzstunde (Nr. XXX) an.

7.3.4.2.1 Verschubleistungen mit einer Angabe von Haltegründen

Folgende Verschubleistungen, die vor oder nach der Zugfahrt erbracht werden, werden aus der Angabe von Haltegründen bei der Einbringung von Fahrwegkapazitätsbegehren abgeleitet:

1. Zugmanipulation
 - Zug auflösen bzw. Zug auflösen mit Sonderbehandlung für Wagen/Wagengruppen
 - Zug bilden bzw. Zug bilden mit Sonderbehandlung für Wagen/Wagengruppen
 - Abstellen
 - Beigabe
 - Hinterstellen
 - Hinterstellen für Baustelle
 - Weiterleitung nach Hinterstellen
2. Bremsprobe
 - Vollbremsprobe
 - Teilbremsprobe
3. Tfz-Manipulation
 - Triebfahrzeug abstellen
 - Triebfahrzeug begeben
 - Triebfahrzeug wechseln

Untenstehend werden die Verschubleistungen im Detail beschrieben.

1. Zugmanipulation
 - Zug auflösen:
Die Leistung „Zug auflösen“ umfasst alle Tätigkeiten, die für die gänzliche Auflösung des Zuges in der Endbetriebsstelle notwendig sind. Werden Wagen eines aufgelösten Zuges durch ein anderes EVU weiterbefördert, ist das zuführende EVU für die Vorgabe der Wagenübergänge verantwortlich.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.1	Zug auflösen	ZUGA	Wagenzug sichern
			Zug-Tfz abkuppeln
			Sonderbehandlung von Wagen/Wagengruppen in Vershubknotenbahnhof, wenn erforderlich
			Langmachen
			Zerlegen, Hemmschuhlegen wenn erforderlich
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG

Tabelle 27: Leistung "Zug auflösen"

- Zug bilden:

Die Leistung „Zug bilden“ umfasst alle Tätigkeiten, die für die Bildung des Zuges in der Ausgangsbetriebsstelle notwendig sind. Die Wagen werden dabei vor der Abfahrt in der Reihung gemäß Produktionsplan und Zugbildeplan des abbefördernden EVU bereitgestellt.

Falls für Ausgangszüge bestimmte Wagen in einem Standort mit Verschiebung vom zuführenden EVU an ein oder mehrere EVU zur Weiterbeförderung übergeben werden, ist das zuführende EVU verantwortlich für die Vorgabe bei Wagenübergängen (Produktionsplan, Zugbildeplan). Für die Zugbildepläne der korrespondierenden Ausgangszüge ist das abbefördernde EVU verantwortlich.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.2	Zug bilden	ZUGB	Sonderbehandlung von Wagen/Wagengruppen in Verschiebepunktbahnhof, wenn erforderlich
			Wagen kuppeln
			APV (Ausgangsprüfung Verschiebung) in Flächenstandorten, wenn bestellt
			Vorziehen, wenn notwendig
			Bremsprobe
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG
			Zug-Tfz ankuppeln
			Entsichern des Wagenzuges
			Teilbremsprobe für Tfz, wenn erforderlich

Tabelle 28: Leistung „Zug bilden“

○ Abstellen:

Die Leistung „Abstellen“³⁰ umfasst alle Tätigkeiten, die für das Abstellen einzelner Wagen im Zuge einer Unterwegsbehandlung (z.B. Übergang eines Wagens an ein anderes EVU) notwendig sind.

Sollen die abgestellten Wagen an ein anderes EVU übergeben werden, ist dies bei der Bestellung bekannt zu geben.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.3	Abstellen	ABST	Wagen sichern
			Wagen abkuppeln
			Sonderbehandlung von Wagen/Wagengruppen in Verschiebepunkt, wenn erforderlich
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG
			Teilbremsprobe, wenn erforderlich

Tabelle 29: Leistung „Abstellen“

³⁰ Die Anlagennutzung der Gleisbelegung ist nicht Teil dieser Leistung. Es kommen die Entgelte gemäß Kapitel 7.3.7.4 zur Anwendung.

○ Beigabe:

Die Leistung „Beigabe“ umfasst alle Tätigkeiten, die für die Beigabe von Wagen im Zuge einer Unterwegsbehandlung notwendig sind.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.4	Beigabe	BEIG	Wagen kuppeln
			Wagen entsichern
			Bremsprobe
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG
			Teilbremsprobe, wenn erforderlich

Tabelle 30: Leistung „Beigabe“

○ Hinterstellen:

Die Leistung „Hinterstellen“³¹ kommt zur Anwendung, wenn der geplante Zuglauf unterbrochen wird, ohne dass es zu einer Änderung des Wagenzuges kommt. Diese Leistung umfasst alle Tätigkeiten, die für das Hinterstellen des Zuges notwendig sind.

- Liegt der Grund für die Unterbrechung im Verantwortungsbereich des EVU, ist das Hinterstellen des Zuges über eine Änderungsbestellung seitens EVU bekanntzugeben.
- Liegt der Grund im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur AG, wird eine Änderung der zugewiesenen Fahrwegkapazität durchgeführt und das EVU informiert.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.5	Hinterstellen	HINT	Wagenzug sichern
			Zug-Tfz abkuppeln
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG

Tabelle 31: Leistung „Hinterstellen“

○ Hinterstellen für Baustellenversorgung:

Die Leistung „Hinterstellen“³² für Baustellenversorgung“ kommt zur Anwendung, wenn ein Zug für eine Baustelle (z.B. Materialbereitstellung) hinterstellt wird. Diese Leistung umfasst alle Tätigkeiten, die für das Hinterstellen des Zuges notwendig sind.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.6	Hinterstellen für Baustellenversorgung	BAUST	Wagenzug sichern
			Zug-Tfz abkuppeln
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG

Tabelle 32: Leistung „Hinterstellen für Baustellenversorgung“

³¹ Die Anlagennutzung der Gleisbelegung ist nicht Teil dieser Leistung. Es kommen die Entgelte gemäß Kapitel 7.3.7.4 zur Anwendung.

³² Die Anlagennutzung der Gleisbelegung ist nicht Teil dieser Leistung. Es kommen die Entgelte gemäß Kapitel 7.3.7.4 zur Anwendung.

- Weiterleitung nach Hinterstellen:

Die Leistung „Weiterleitung nach Hinterstellen“ kommt zur Anwendung, wenn ein hinterstellter Zug oder Teile davon weitergeleitet werden. Nur in diesem Fall wird diese Leistung anstelle der Leistung „Zug bilden“ verwendet. Diese Leistung umfasst alle Tätigkeiten, die für die Weiterleitung notwendig sind.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
1.7	Weiterleitung nach Hinterstellen	WEIT	Zug-Tfz ankuppeln
			Wagenzug entschern
			Bremsprobe
			Arbeiten in Systemen der ÖBB-Infrastruktur AG

Tabelle 33: Leistung „Weiterleiten nach Hinterstellen“

2. Bremsprobe

Sämtliche Bremsprobearten werden ausschließlich nach dem Regelwerk 31.03 durchgeführt.

- Vollbremsprobe:

Diese Leistung umfasst die Durchführung einer Vollbremsprobe und ist lt. Matrix kombinierbarer Leistungen bestellbar (siehe SNNB-Anhang). Weitere Informationen:

- Kombiniert mit der Leistungsart Zugbildung (ZUGB) ist diese Leistung nur bestellbar, wenn eine Vollbremsprobe der ÖBB-Infrastruktur AG benötigt wird.
- Kombiniert mit den Leistungsarten Abstellen (ABST) und Beigabe (BEIG) ist diese Leistung nur zu bestellen, wenn anstatt der geplanten Teilbremsprobe (BT) eine Vollbremsprobe (B) von der ÖBB-Infrastruktur AG benötigt wird.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
2.1	Vollbremsprobe	B	Bremsprobe durchführen

Tabelle 34: Leistung „Vollbremsprobe“

- Teilbremsprobe:

Diese Leistungsart umfasst die Durchführung einer Teilbremsprobe, wenn diese benötigt wird.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
2.2	Teilbremsprobe	BT	Teilbremsprobe durchführen

Tabelle 35: Leistung „Teilbremsprobe“

3. Triebfahrzeug-Manipulation

Die folgenden Leistungen werden außerhalb von Verschiebungen angeboten, wenn hierfür Personal der ÖBB-Infrastruktur AG bestellt wird:

- Triebfahrzeug abstellen:

Die Leistung „Tfz abstellen“³³ umfasst alle Tätigkeiten, die für das Abstellen eines Tfz im Zuglauf oder in der Endbetriebsstelle notwendig sind.

³³ Die Anlagennutzung der Gleisbelegung ist nicht Teil dieser Leistung. Es kommen die Entgelte gemäß Kapitel 7.3.7.4 zur Anwendung.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
3.1	Triebfahrzeug abstellen	TFZA	Tfz kuppeln
			Teilbremsprobe durchführen

Tabelle 36: Leistung "Triebfahrzeug abstellen"

- Triebfahrzeug begeben:

Die Leistung „Triebfahrzeug begeben“ umfasst alle Tätigkeiten, die für die Beigabe eines Triebfahrzeugs im Zuglauf notwendig sind.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
3.2	Triebfahrzeug begeben	TFZB	Tfz kuppeln
			Teilbremsprobe durchführen

Tabelle 37: Leistung "Triebfahrzeug begeben"

- Triebfahrzeug wechseln:

Die Leistung „Triebfahrzeug wechseln“ umfasst alle Tätigkeiten, die für den Wechsel eines Triebfahrzeugs notwendig sind.

Nr.	Leistung	in M-AMA bestellbarer Haltegrund	Teilleistungen
3.3	Triebfahrzeug wechseln	TFZW	Tfz kuppeln
			Teilbremsprobe durchführen

Tabelle 38: Leistung "Triebfahrzeug wechseln"

7.3.4.2.2 Verschubleistungen ohne Angabe von Haltegründen

Folgende Verschubleistungen sind ohne Angabe von Haltegründen beim Einbringen von Fahrwegkapazitätsbegehren bestellbar:

1. Zugvorbereitung systemtechnisch und Zugvorbereitung an den Wagen
 - Bremsdaten digital bereitstellen
 - Wagenliste digital bereitstellen
 - Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem
 - Zugvorbereitung am Wagenzug
2. Beistellen/Abholen von Wagen zu/von Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG/Anschlussbahnen
3. Personaleinsatzstunde für sonstige Tätigkeiten je nach Qualifikation
 - Verschubmitarbeiter (Verschieber, Verschubleiter)
 - Verschubleiter mit Tfz-Bedienung
 - Verschubeinheit

Untenstehend werden die Verschubleistungen im Detail beschrieben.

1. Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem und Zugvorbereitung an Wagen

Das EVU ist gemäß DA 30.04.20 verpflichtet, die erforderlichen und aktuellen Zug- und Wagendaten an die ÖBB-Infrastruktur AG zu übermitteln.

Das Einmelden von Zug- und Wagen erfolgt über eines der folgenden Systeme:

- Zugdateneinmeldung: Über M-AMA steht die Applikation Zugdateneinmeldung für alle EVU auf dem Schienennetz der ÖBB-Infrastruktur AG zur Verfügung. Das Handbuch Zugdateneinmeldung kann über [M-AMA](#) abgerufen werden.
- Elektronische Schnittstelle: Die technische Schnittstellenbeschreibung kann über M-AMA abgerufen werden.
- Bei Systemausfall oder Störung der Schnittstelle seitens ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt die Übermittlung der Zug- und Wagendaten per E-Mail.

Erfolgt die Einmeldung der Sendungsdaten nicht zeitgerecht, kann es zu einer verzögerten Abfahrt des Zuges kommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen angeführten Übermittlungsarten für die Richtigkeit und Vollständigkeit der übernommenen Daten keine Haftung von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG übernommen wird.

Für alle Züge im Güterverkehr sind die Mindestdaten (Pflichtfelder) gemäß TCM- oder ZDE³⁴-Schema zu übermitteln.

Die Übermittlung und systemtechnische Verarbeitung der o.a. Zug- und Wagendaten im Rahmen von TCM ist Teil des Mindestzugangspakets (siehe Kap. 5.3).

Folgende Leistungen können nach Einbringen der Zug- und Wagendaten über ZDE GUI bestellt werden:

- Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem:
Die Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem wird auf Basis der bereitgestellten Daten durch Personal der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt. Eine Wagenliste wird digital bereitgestellt. Die daraus resultierenden Maßnahmen bei Abweichungen/Besonderheiten werden durch die ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der gesetzlichen und normativen Vorgaben weiterbearbeitet.
- Zugvorbereitung am Wagenzug:
Die Zugvorbereitungstätigkeiten am Wagenzug werden gem. der Tätigkeiten, die in der betrieblichen Richtlinie 30.01, § 61 (V3) angeführt sind, auf Basis der vom EVU bereitgestellten Daten vom Personal der ÖBB-Infrastruktur AG direkt am Wagenzug im Gleisbereich durchgeführt.
- Berechnung und Bereitstellung von Bremsdaten:
Wird die Zugvorbereitung vom EVU selbst durchgeführt, so kann das EVU die digitale Bereitstellung der Bremsdaten durch die ÖBB-Infrastruktur AG bestellen. Die Bremsberechnung wird auf Basis der vom EVU übermittelten Zug- und Wagendaten im Zugvorbereitungssystem der ÖBB-Infrastruktur AG und durch Personal der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt. Dem EVU wird das Ergebnis (Bremsdaten) übermittelt. Die daraus resultierenden Maßnahmen bei Besonderheiten liegen in der Verantwortung des EVU. Die Berechnung und Bereitstellung von Bremsdaten wird gegen ein zusätzliches Entgelt durchgeführt.
- Wagenliste digital bereitstellen:
Wird die Zugvorbereitung vom EVU selbst durchgeführt, so kann das EVU eine digitale Wagenliste über die ZDE GUI anfordern. Die digitale Wagenliste wird dem EVU über die ZDE GUI gegen ein zusätzliches Entgelt bereitgestellt.

³⁴ Zugdateneinmeldung nach erweitertem HERMES-Schema.

2. Beistellen/Abholen von Wagen zu/von Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG/Anschlussbahnen

Diese Leistung umfasst die Beistellung und/oder Abholung von Wagen an jener Stelle, die das EVU in der Bestellung angibt.

Die erforderlichen Inhalte einer Bestellung für die Leistung Beistellen/Abholen sind im Handbuch für M-AMA festgelegt und sind unabhängig von einer Bestellung mit/ohne Personal der ÖBB-Infrastruktur AG bei jeder Bestellung anzugeben.

Handelt es sich beim Beistell- bzw. Abholort um ein Terminal, so hat das EVU dies bei der Bestellung der Fahrwegkapazität zusätzlich in M-AMA zu kennzeichnen.

3. Personaleinsatzstunde für sonstige Tätigkeiten je nach Qualifikation

Personalleistungen sind für Tätigkeiten verfügbar, die durch oben angeführte Leistungen nicht abgedeckt sind. Sie können gesondert über M-AMA bestellt werden.

Personalleistungen werden pro Personaleinsatzstunde verrechnet, wobei unterschiedliche Entgelte in Abhängigkeit von der Qualifikation der eingesetzten Mitarbeiter zur Anwendung kommen.

Bei der Bestellung ist die Anzahl der benötigten Stunden (nur volle Stunden) und die Anzahl der benötigten Mitarbeiter gem. unten angeführter Tabelle anzugeben. Diese Personaleinsatzstunden für sonstige Leistungen werden nach Maßgabe der verfügbaren Ressourcen (Personal, Triebfahrzeug und Anlagen) und nach positiver Machbarkeitsprüfung erbracht.

Nr.	Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen	Einheit
6.1	Verschubmitarbeiter (Verschieber, Verschubleiter)	Stunde
6.2	Verschubleiter mit Tfz-Bedienung	Stunde
6.3	Verschubeinheit	Stunde

Tabelle 39: Leistung "Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen"

Werden bestellte Verschubleistungen mit Zug-/ Streckentriebfahrzeugen durchgeführt, muss die Einhaltung der betrieblichen Verfahren gemäß betrieblicher Richtlinie 30.01 zur Anwendung der Rückfallebene (Übermittlung hörbarer und sichtbarer Signale) zwischen Verschubmitarbeiter und Triebfahrzeugführer gewährleistet sein. Weiters ist auf nicht mit GSM-R ausgestatteten Strecken das Vorhandensein einer tauglichen analogen Zugfunkeinrichtung im UIC 70 cm Band (C-Kanäle) zwingend erforderlich.

7.3.4.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Ausstattung von Serviceeinrichtungen, in denen Verschubleistungen erbracht werden, weisen folgende besondere Merkmale auf:

7.3.4.3.1 EVA

Bei der ÖBB-Infrastruktur AG wird das System EVA (elektronische Verschubstraßenanforderung) für die elektronische Unterstützung bei der Anforderung von Verschubstraßen schrittweise eingeführt. In Betriebsstellen, die mit EVA bereits ausgerüstet sind bzw. ausgerüstet werden (siehe [hier](#)), ist dieses System zu verwenden.

Hierfür ist entsprechend geschultes Personal einzusetzen. Die Schulung kann entweder bei der ÖBB-Infrastruktur AG (bestellung.infra-training@oebb.at) bestellt oder anhand der Bedienungsanweisung (Bezug bei vorgenannter E-Mail-Adresse möglich) selbst durchgeführt werden.

Ab 2028 erfolgt laufend die Umstellung hin zu einer app-basierten Lösung. Umstellungsplan, technische Details und Anforderungen an Endgeräte sind auf der Website zu finden.

Die Verwaltung der User der Applikation EVA erfolgt über M-AMA. Für jeden Verschubmitarbeiter, welcher die Applikation EVA in Anspruch nimmt, ist eine personenbezogene Userkennung erforderlich.

7.3.4.3.2 Bereiche mit ortsbedienten Weichen

In mit ortsbedienten Weichen ausgestatteten Bereichen ist die Durchführung von Verschiebfahrten mehrerer unterschiedlicher EVU zur gleichen Zeit aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Dadurch kann es zu eingeschränkter Kapazität für die Durchführung von Verschiebfahrten in solchen Bereichen kommen. Die Bereiche mit ortsbedienten Weichen sind in den jeweiligen Betriebsstellenbeschreibungen ersichtlich.

7.3.4.3.3 Verschiebfunk

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt unterschiedliche Funksysteme (z.B. analoger Bündelfunk, konventioneller Analogfunk, analoger Zugfunk UIC 751-3, digitaler Zugfunk GSM-R) entlang von Bahnstrecken und in Betriebsstellen. Diese dienen der fernmündlichen Kommunikation zwischen betriebssteuernder Stelle und Verschiebleiter, Verschiebmannschaft und Triebfahrzeugführern.

Eine Vereinheitlichung der Analogfunksysteme ist derzeit in Umsetzung. Dazu werden die in der ÖBB-Infrastruktur AG genutzten verschiedenen analogen Funkbänder auf den Frequenzbereich UIC 751-3 vereinheitlicht und durch den V-Betrieb erweitert.

Die Errichtung und Inbetriebnahme des V-Betriebs (= DMR-System nach ETSI Standard Tier2 im UIC 751-3 Frequenzbereich mit 12,5 kHz Kanalaraster) für Verschiebtätigkeiten am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG wird gemäß Rollout-Plan umgesetzt. Eine entsprechende Ausrüstung der Fahrzeuge bei Verschiebtätigkeiten mit Verschiebmannschaften ist seit 01.01.2026 verpflichtend.

Die Frequenzkanalübersicht und der Rollout-Plan sind auf der [Website der ÖBB-Infrastruktur AG](#) veröffentlicht.

Vereinfachte Verschiebtätigkeiten (ohne Verschiebmannschaft), die in direktem Zusammenhang mit der Zugfahrt stehen, können über die bestehenden analogen Zugfunk-C-Einrichtungen im 25kHz Kanalaraster entsprechend der Funkausleuchtung oder über die bestehende GSM-R-Zugfunkeinrichtung entsprechend der Zugfunkausleuchtung abgewickelt werden.

Die Kommunikationsart für Verschiebtätigkeiten ohne Verschiebmannschaft ist in den jeweiligen Betriebsstellenbeschreibungen verlaubar (z.B. analoger Zugfunk-C und GSM-R sowie V-Betrieb).

7.3.4.4 Entgelte

Für die Verschiebleistungen kommen nachfolgende Verrechnungsmodalitäten sowie die in der Tabelle angeführten Entgelte zur Anwendung. Dabei gilt:

- Die Verrechnung der Verschiebleistungen erfolgt entweder anhand der erbrachten Leistungen (Einheit: Zug/Wagen) oder anhand der Planzeiten (Einheit: Stunden) lt. Bestellung.
- Für Verschiebleistungen außerhalb der Verschiebknoten wird eine Mindesteinsatzdauer von fünf Stunden verrechnet. Kürzere Einsatzzeiten werden verrechnet, wenn aus anderen Bestellungen entsprechende Synergien im Personaleinsatz realisierbar sind (z.B. Abarbeitung von Bestellungen in derselben Betriebsstelle oder mit demselben Verschiebgüterzug). Vereinbarte Verschiebleistungen werden nicht verrechnet, wenn das EVU diese nicht in Anspruch nimmt, sofern eine damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Fahrwegkapazität aus Gründen, die in der Sphäre der ÖBB-Infrastruktur AG liegen, oder aufgrund eines Ereignisses höherer Gewalt³⁵ nicht genutzt werden kann.
- Leistungszeiten vor Ort sowie die erforderlichen Wegzeiten für die Zuführung des Personals werden verrechnet für:

³⁵ Als Ereignisse höherer Gewalt gelten insbesondere Streik, Aussperrungen, Naturkatastrophen oder außergewöhnliche Naturereignisse, Pandemien, Epidemien, Krieg, Aufstände, Feuer, Flut, Erdbeben, Energieknappheit oder staatliche oder behördliche Akte, die der ÖBB-Infrastruktur AG die Erfüllung ihrer Verpflichtungen verbieten bzw. die den Betrieb erheblich beeinträchtigen, sowie unfallbedingte Zerstörungen bzw. Beeinträchtigungen von Infrastrukturanlagen.

- Verschubleistungen, die auf Betriebsstellen erbracht werden, die nicht zu Standorten mit Verschubleistungen zählen, und
- Fahrverschubleistungen, die von Standorten mit Verschubleistungen bzw. von Verschubknoten ausgehen.

Folgende Entgelte kommen zur Anwendung:

	Leistungskategorie	Nr.	Leistungen	innerhalb von Verschubknoten		außerhalb von Verschubknoten	
				Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% Ust	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20% Ust
1	Zugmanipulation	1.1	Zugbilden	Wagen		Stunde	
		1.1.1	Zugbilden mit Sonderbehandlung Wagen/Wagengruppen für				
		1.2	Zugauflösen				
		1.2.1	Zugauflösen mit Sonderbehandlung Wagen/Wagengruppen von				
		1.3	Abstellen				
		1.4	Beigeben	Zug			
		1.5	Hinterstellen				
		1.6	Hinterstellen für Baustelle				
		1.7	Weiterleitung nach abspannen	Wagen			
2	Bremsprobe	2.1	Vollbremsprobe	Zug		Stunde	
		2.2	Teilbremsprobe				
3	Tfz-Manipulation	3.1	Tfz abstellen	Zug		Stunde	
		3.2	Tfz beigeben				
		3.3	Wechsel des Tfz				
4	Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem und Zugvorbereitung an den Wagen	4.1	Bremsdaten digital bereitstellen	Zug		Stunde, außer Bremsdaten bereitstellen	
		4.2	ZV im Zugvorbereitungssystem				
		4.3	Zugvorbereitung an den Wagen				
		4.4	Wagenliste digital bereitstellen				
5	Beistellen / Abholen	5	Beistellen/Abholen INFRA-Anlagen, AB, TSA	Wagen		Stunde	
6	Serviceleistung – Personaleinsatz-Stunde für sonstige Leistungen	6.1	Bestellbare Stunden VE-MA	Stunde		Stunde	
		6.2	Bestellbare Stunden VL-Tfz				
		6.3	Bestellbare Stunden Verschubeinheit				

Tabelle 40: Entgelte für Verschubleistungen

Zuschläge kommen zur Anwendung, wenn

- Leistungen außerhalb der Verschuböffnungszeiten erbracht werden, und/oder
- die Bestellung weniger als 15 Tage vor der Leistungserbringung eingeht.

Innerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschuböffnungszeiten kommen bei kurzfristiger Bestellung zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- bei Bestelleingang weniger als 15 Tage vor Leistungserbringung an Werktagen 50% und an Sonn- und Feiertagen 100%
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100% und an Sonn- und Feiertagen 200%

Außerhalb der in den SNNB veröffentlichten Verschieböffnungszeiten kommen zusätzlich zum veröffentlichten Entgelt folgende Zuschläge zur Verrechnung:

- an Werktagen 50% und an Sonn- und Feiertagen 100%
- bei Bestelleingang weniger als 72 Stunden vor Leistungserbringung an Werktagen 100% und an Sonn- und Feiertagen 200%

Verschiebleistungen werden nach Maßgabe der verfügbaren Ressourcen (Personal, Triebfahrzeug, Anlagen) und nach positiver Machbarkeitsprüfung erbracht.

7.3.4.5 Zugangsbedingungen

Zugang zu Verschiebleistungen wird allen EVU mit aufrechem Infrastrukturnutzungsvertrag gewährt.

7.3.4.6 Zuweisung von Kapazität

Das Einbringen von Verschiebbestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) kann über folgende Systeme erfolgen:

- in M-AMA oder via elektronischer Schnittstelle zu M-AMA:
Die erforderlichen Mindestinhalte der Bestellungen von Verschiebleistungen sind im Handbuch für M-AMA festgelegt; weitere Informationen zur Bestellung von Anlagen- bzw. Verschiebleistungen (AV-Leistungen) sind in der Dokumentenablage in M-AMA abrufbar.
- im System Zugdateneinmeldung (GUI) oder via elektronischer Schnittstelle zum System Zugdateneinmeldung für die Leistungen: Zugvorbereitung im Zugvorbereitungssystem und Zugvorbereitung an den Wagen (Leistungen 4.1 bis 4.4) gemäß Tabelle X (siehe Kapitel 7.3.4.4).

Im Fall eines technischen Ausfalls von M-AMA und des Zugdateneinmeldung bzw. von Übertragungsstörungen können Ad-hoc-Bestellungen unter Verwendung des [Bestellformulars für Verschiebleistungen](#) in den Anhängen der SNNB per E-Mail an die ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen. Tritt ein technischer Ausfall von M-AMA bzw. eine Übertragungsstörung an einem der unten genannten Bestelltermine auf, wird die Bestellfrist um einen Arbeitstag verlängert.

Unvollständige Bestellungen werden nicht zur Bearbeitung angenommen. Fehlende Angaben bei Bestellungen zum Netzfahrplan übermittelt der Zugangsberechtigte binnen drei Tagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler oder in sich widersprüchlicher Angaben.

Verschiebleistungen werden gemäß Vereinbarung zwischen dem EVU und der ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe vorhandener Ressourcen erbracht, wobei die Zuweisung gemäß den untenstehenden Priorisierungsregeln erfolgt.

Bestellart Verschiebleistungen	Termin
Planbestellung mit Haltegrund (Hauptbestelltermin)	analog Zugtrasse
Unterjährige Bestellung mit Haltegrund (Dauerende Verkehrsänderungen)	siehe unterjährige Bestelltermine
Unterjährige Bestellung ohne Haltegrund (Dauerende Verkehrsänderungen)	2. Montag im September 2027

AdHoc-Bestellung mit Haltegrund / ohne Haltegrund	analog Zugtrasse
---	------------------

Tabelle 41: Bestellfristen für Vershubleistungen

Vereinbarte, jedoch nicht benötigte Vershubleistungen sind rechtzeitig abzubestellen. Abbestellungen von Bestellungen zum Netzfahrplan gelten als rechtzeitig, wenn sie spätestens zu den unterjährigen Bestellterminen (für dauernde Verkehrsänderungen) erfolgen.

Nicht benötigte Ad hoc-Vershubleistungen sind rechtzeitig, d.h. spätestens 15 Werktage vor der vereinbarten Erbringung der Vershubleistung, abzubestellen. Bei Stornierung der Fahrwegkapazität erfolgt automatisch auch eine Stornierung der mitbestellten Vershubleistung.

Werden Vershubleistungen nicht rechtzeitig abbestellt, werden sie im vereinbarten Leistungsumfang laut Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** verrechnet.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Bestellungen von Vershubleistungen (negative Machbarkeitsprüfung) versucht die ÖBB-Infrastruktur AG zunächst, durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen EVU eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, gelten für die Zuweisung von Vershubleistungen folgende Priorisierungsregeln:

- **Priorisierungsregeln für die Zuweisung von Vershubleistungen, die für die Netzfahrplanperiode bestellt wurden, in der Reihenfolge nachstehender Aufzählung**
 - Fristgerechte Bestellung vor nicht fristgerechter Bestellung
 - Bestellungen zur Abwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs vor anderen Bestellungen
 - Leistungen, die im Vershubknoten bzw. -standort erbracht werden, vor anderen Leistungen außerhalb
- **Priorisierungsregeln für unterjährige Zuweisung von Vershubleistungen einschließlich Ad hoc-Zuweisung**
 - Nach der Reihenfolge des Eingangs auf Basis von Restkapazitäten

7.3.5 Abstellkapazitäten

7.3.5.1 Allgemeine Informationen

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet Gleiskapazitäten für das Abstellen und Hinterstellen von Fahrzeugen (Wagen, Triebfahrzeuge, Triebwagen) an.

7.3.5.2 Leistungen

Die Leistung umfasst die Nutzung von Gleiskapazitäten für das Abstellen und Hinterstellen von Fahrzeugen.

7.3.5.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Angaben zu Gleisen mit den unterschiedlichen Funktionalitäten Abstellen und Hinterstellen können der [Betriebsstellenbeschreibung](#) entnommen werden. Die [Abstellkapazitäten auf Vershubknoten](#) können in den [Anhängen der SNNB](#) eingesehen werden.

7.3.5.4 Entgelte

Die ÖBB-Infrastruktur AG unterscheidet zwischen einer kurzfristigen Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad-hoc) und einer längerfristigen Nutzung von Abstellkapazitäten:

Bezeichnung	Produkt-nummer	Nutzungsdauer	Entgeltlich
kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad-hoc)	-	≤ 24 Stunden	NEIN
	4.1.a 4.1.b	> 24 Stunden	
längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten	4.2.1.a 4.2.1.b	> 24 Stunden, nur in Verbindung mit 4.2.2.	JA
	4.2.2.a 4.2.2.b	≥ 1 Monat	JA
	4.2.3.a 4.2.3.b	≥ 1 Monat, bei Bestellung von ≥ 10 Monaten	JA

Tabelle 42: Unterscheidung zwischen kurzfristiger und längerfristiger Nutzung von Abstellkapazitäten

Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten (Ad-hoc)

Kurzfristige ad-hoc Abstellungen mit einer Dauer von bis zu 24 Stunden sind unentgeltlich.

Kurzfristige ad-hoc Abstellungen mit einer Dauer von mehr als 24 Stunden sind entgeltlich – Produktnummer 4.1.a sowie 4.1.b:

- Die Verrechnung erfolgt aufgrund der Bekanntgabe von Fahrzeugabstellungen monatlich im Nachhinein je angefangenem Tag (nach den ersten vollendeten 24 Stunden).
- Das EVU ist verpflichtet, bis zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben oder im Voraus anzumelden:
 - Anzahl der genutzten Abstelltage
 - Betriebsstelle
 - Genutzte Abstellkapazität in Metern

Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten

Die Mindestbestelldauer beträgt ein Monat (Produktnummer 4.2.2.a sowie 4.2.2.b). Für die an eine Monatsbestellung anschließenden Tage erfolgt eine taggenaue Abrechnung gemäß Produktnummer 4.2.1.a sowie 4.2.1.b der Entgelttabelle. Ab einer Bestellung von über 10 Monaten wird gemäß Produktnummer 4.2.3.a sowie 4.2.3.b mit einem günstigeren Entgeltsatz pro Monat verrechnet.

Die Abrechnung erfolgt gemäß den bestellten und zugewiesenen Kapazitäten. Anlagenentgelte für die Nutzung besonderer Einrichtungen und/oder für besondere Ausstattungsmerkmale auf den Gleisen (z.B. Verwiegeanlage, Ladestellen, Vorheizanlage) sind nicht inkludiert und werden gesondert verrechnet.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird periodische Überprüfungen der Inanspruchnahme von zugewiesenen Kapazitäten für o.a. Abstellungen durchführen. Falls bei einer Betriebsstelle Abstellungen getätigt werden, aber weder Kapazitäten vereinbart noch Absteltage gemeldet wurden, wird die Mehrnutzung seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in voller Höhe im Nachhinein verrechnet. Die Berechnung des Anlagenentgelts für die Mehrnutzung erfolgt entsprechend den Modalitäten und dem Entgeltsatz für die kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten.

Im SNNB-Anhang [Betriebsstellen mit besonderen Bestimmungen für die Nutzung von Abstellkapazitäten](#) sind ausgewählte Betriebsstellen angeführt. Für diese ausgewählten Betriebsstellen gelten folgende Entgelte:

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.1.a	Je Meter Gleiskapazität, nach den ersten vollendeten 24 Stunden, je angefangenem Tag	Tag	
Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.2.1.a	Je Meter Gleiskapazität (je angefangenem Kalendertag, nur in Verbindung mit 4.2.2.a)	Tag	
4.2.2.a	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellungen von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen oder einem Kalendermonat)	Monat	
4.2.3.a	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellungen von mind. 10 Monaten)	Monat	

Tabelle 43: Entgelte "Nutzung von Abstellkapazitäten in ausgewählten Betriebsstellen"

Für alle nicht im SNNB-Anhang [Betriebsstellen mit besonderen Bestimmungen für die Nutzung von Abstellkapazitäten](#) angeführten Betriebsstellen gelten folgende Entgelte:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Kurzfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.1.b	Je Meter Gleiskapazität, nach den ersten vollendeten 24 Stunden, je angefangenem Tag	Tag	
Längerfristige Nutzung von Abstellkapazitäten			
4.2.1.b	Je Meter Gleiskapazität (je angefangenem Kalendertag, nur in Verbindung mit 4.2.2.b)	Tag	

4.2.2.b	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mindestens 30 aufeinanderfolgenden Tagen oder einem Kalendermonat)	Monat	
4.2.3.b	Je Meter Gleiskapazität (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	

Tabelle 44: Entgelte "Nutzung von Abstellkapazitäten (ausgenommen ausgewählte Betriebsstellen)"

Bei unterjährigen Abbestellungen einer zugewiesenen Leistung im Netzfahrplan kommt es zu einer Neubetrachtung der Einstufung in die untenstehende Entgeltlogik und zu einer Nachverrechnung (Spitzabrechnung).

7.3.5.5 Zugangsbedingungen

Zugang zu Abstellkapazitäten wird allen EVU mit aufrechem Infrastrukturnutzungsvertrag gewährt.

7.3.5.6 Zuweisung von Kapazität

Die Bestellung und Zuweisung von Kapazitäten für die Nutzung von Abstellkapazitäten erfolgt analog zur Zugtrasse, siehe Kapitel 4.5.1.

Das Einbringen von Bestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und -leistungen kann über folgende Systeme erfolgen:

- in M-AMA (mittels Eingabemaske, oder zusätzlich für Jahresbestellungen mittels standardisiertem Excel-Import)
- via elektronischer Schnittstelle (WEBSERVICE) zu M-AMA

Die erforderlichen Inhalte der Bestellungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und -leistungen sind im Handbuch für M-AMA festgelegt; weitere Informationen zur Bestellung von Anlagen- bzw. Verschiebleistungen (AV-Leistungen) sind in der Dokumentenablage in M-AMA abrufbar.

Im Fall eines technischen Ausfalls von M-AMA bzw. im Fall von Übertragungsstörungen können Ad-hoc-Bestellungen unter Verwendung des [Bestellformulars](#) in den Anhängen der SNNB per E-Mail an [OSS](#) erfolgen. Treten ein technischer Ausfall von M-AMA bzw. Übertragungsstörungen am letzten Tag der Bestellfrist gemäß unterstehender Tabelle auf, wird die Bestellfrist um einen Arbeitstag verlängert.

Unvollständige Bestellungen werden nicht zur Bearbeitung angenommen. Fehlende Angaben für Jahresbestellungen übermittelt der Zugangsberechtigte binnen drei Tagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler oder in sich widersprüchlicher Angaben.

Für Bestellung und Zuweisung für den Netzfahrplan 2028 gelten die folgenden Termine:

Termine für Netzfahrplan 2028		
Leistung	Bestellung spätestens bis	Termin für Zuweisung
Nutzung von Abstellkapazitäten	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse

Tabelle 45: Abstellkapazitäten: Termine für den Netzfahrplan 2028

Für unterjährige Bestellungen sowie Ad-hoc-Bestellungen erfolgt die Entscheidung über die Zuweisung der Anlagenkapazität innerhalb von 24 Stunden vor Leistungsanspruchnahme bzw. so zeitgerecht, um eine Entscheidungsgrundlage für eine alternative Umsetzung zu ermöglichen.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren auf Zugang zu hier behandelten Serviceeinrichtungen bzw. auf Zuweisung von hier behandelten Serviceleistungen versucht die ÖBB-Infrastruktur AG zunächst durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Zugangsberechtigten eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

1. Fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen
2. Vorrang für Nutzung der Anlagen im Sinne ihrer Zweckbestimmung (Ausrüstung/Eigenschaften, z.B. Gleise mit Vorheizanlage)
3. Anlagenbestellungen in Verbindung mit einer Fahrwegkapazität vor Bestellungen ohne Bindung an eine Fahrwegkapazität
4. Anlagenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit

Zuweisungen für unterjährige sowie Ad-hoc-Bestellungen (mit oder ohne Fahrwegkapazitätsbegehren) erfolgen in der Reihenfolge ihres Einlangens bei der ÖBB-Infrastruktur AG.

7.3.6 Wartungseinrichtungen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden keine Einrichtungen für die Wartung von Schienenfahrzeugen angeboten.

7.3.7 Sonstige technische Einrichtungen

7.3.7.1 Allgemeine Informationen

Standorte von anderen technischen Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, wie z.B. Außenreinigungsanlagen, sind in den [Anhängen der SNNB](#) angegeben.

Informationen zur Außenreinigungsanlage Wien West, die von der WESTbahn Management GmbH betrieben wird, sind auf der [Internetseite der WESTbahn](#) zu finden.

7.3.7.2 Serviceleistungen

Die Leistungen der ÖBB-Infrastruktur AG umfassen die Nutzung ihrer Gleisanlagen für das Abstellen, Hinterstellen, Be- und Entladen sowie ihrer sonstigen technischen Einrichtungen und den Zugang zu den mit dieser Nutzung im Zusammenhang stehenden und nachfolgend definierten Leistungen (siehe Kapitel 7.3.7.3 Basisleistungen).

Gleise zur Be- und Entladung sind den [Betriebsstellenbeschreibungen](#) zu entnehmen.

Zu den Leistungen Nutzung von [Außenreinigungsanlagen](#), [Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung](#), [Verwiegeanlagen](#), [T-Säulen](#), [Autoreisezuganlagen](#), sowie zu der [Nutzung der Eisschutzanlage](#) und der Besandungsanlage finden sich Standortlisten und weitere Informationen in den [Anhängen der SNNB](#).

Die Leistungen werden nach Eingang der Bestellungen zum Netzfahrplan überprüft und dem Bedarf sowie den verfügbaren Ressourcen angepasst.

Nicht in den Leistungen bzw. im Entgelt enthalten sind allfällige Verschubleistungen, die Versorgung mit Traktionsenergie und/oder mit Energie für Vorheizen/Klimatisieren, sowie die Nutzung der hierfür erforderlichen Stromversorgungsanlagen über das Unterwerk hinaus. Punkt 33 der AGB bleibt jedenfalls unberührt.

7.3.7.3 Beschreibung der Leistung

Basisleistungen

1. Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung

Gleise zur Be- und Entladung umfassen Gleise für den Umschlag in Ladestellen, Gleise für Be- und Entladung in UKV- und ROLA-Terminals sowie Gleise in Anlagen für den Umschlag von Mineralöl- und Flüssiggasprodukten.

Die Leistung wird entgeltlich angeboten und beinhaltet die Nutzung der Gleise zur Be- und Entladung sowie die Nutzung der zugehörigen Ladestraße inkl. Umschlagflächen, soweit sich diese im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG befinden, ausschließlich für die vereinbarte Zeitdauer zur Be- und Entladung. Mit Ende der vereinbarten Zeitdauer ist das EVU verpflichtet, die Wagen ohne betriebliche Einschränkungen und zur unverzüglichen Räumung geeignet abzustellen. Wird die Ladestelle nicht fristgerecht geräumt, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt, auf Gefahr und Kosten des EVU Maßnahmen zum Freimachen der Ladestelle gemäß Punkt 20 der [AGB](#) zu setzen.

Nicht in der Leistung enthalten ist die Nutzung von Flächen für die (Zwischen-)Lagerung von Gütern. Diese Flächen können gesondert bestellt werden.

Die Reinigung der Gleise zur Be- und Entladung (einschließlich der zugehörigen Ladestraßen und Umschlagflächen) von allfälligen Ladungsrückständen usw. und Entsorgung derselben obliegt dem EVU auf eigene Kosten. Dies gilt unabhängig von der Art des Ladeguts. Mit Ablauf der Nutzung hat das jeweilige EVU die Anlage in ordnungsgemäß gereinigtem (besenreinem) Zustand zu übergeben.

Werden Verunreinigungen festgestellt, welche einem konkreten EVU zurechenbar sind, ist die ÖBB-Infrastruktur AG berechtigt,

- die Wiederherstellung des ordnungsgemäß gereinigten Zustands auf Kosten des EVU durchzuführen, und/oder
- weitere Maßnahmen zu setzen.

Das EVU ist verpflichtet dafür zu sorgen, dass seine Mitarbeiter bzw. jene seiner Vertragspartner über das sichere Verhalten auf Ladestellen entsprechend unterwiesen/geschult sind.

2. Nutzung von Außenreinigungsanlagen

Die Leistung umfasst die Nutzung von Waschanlagen für die Außenreinigung von Triebfahrzeugen, Trieb- und Reisezugwagen und wird entgeltlich angeboten. Die Leistung beinhaltet die Nutzung der Anlage und die Versorgung der Anlage mit Energie, Wasser und Waschmitteln. Die Bedienung der Außenreinigungsanlagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

Angaben über den konkreten Umfang der Außenreinigung, d.h., welche Flächen im Rahmen der Benützung der Waschanlage gereinigt werden, sind in den [Infoblättern der Außenreinigungsanlagen](#) angeführt. Für jede Anlage gibt es weiters eine [Betriebsanweisung](#), welche verbindliche Benützungsregeln (insbesondere betreffend Bedienung, Reinigungsumfang, Geschwindigkeit des Wagenzuges, Verfügbarkeit der Waschanlage, Verantwortungsbereich) enthält.

Zusatzleistungen

1. Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung

Die Nutzung von Anlagen zur Vorheizung bzw. Klimatisierung wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten. Die Bedienung der Anlagen ist in der Leistung nicht enthalten. Informationen zum Energiebezug erhalten Sie beim Geschäftsbereich [Netzzugang](#).

2. Nutzung von Verwiegeanlagen

Die Nutzung der [Verwiegeanlagen](#) wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten, wobei die Bedienung der Anlage ausschließlich durch Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt.

- **Gleisbrückenwaagen**

Die Leistung umfasst die Nutzung von Gleisbrückenwaagen (statische Gleiswaagen) zur Feststellung von Fahrzeuggewichten (auf Verlangen des EVU inklusive Erstellung des Wiegeprotokolls).

- **Fahrtwiegeanlagen**

Die Leistung umfasst die Nutzung von Fahrtwiegeanlagen (dynamische Gleiswaagen) zur Feststellung von Fahrzeuggewichten (auf Verlangen des EVU inklusive Erstellung des Wiegeprotokolls).

3. Nutzung von T-Säulen

Die Nutzung von ortsfesten [T-Säulen](#) für die Wasserversorgung, sowie die Entleerung von WC-Systemen von Reisezug- und Triebwagen, wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten. Die Bedienung der T-Säulen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

4. Nutzung von Autoreisezuganlagen

Die Nutzung von Autoreisezuganlagen für die Be- und Entladung von Personenkraftwagen und Motorrädern auf/von Autoreisezügen wird als entgeltpflichtige Zusatzleistung angeboten.

Es stehen drei unterschiedliche Arten zur Be- und Entladung in Autoreisezuganlagen zur Verfügung:

- Feste Rampe (Wien Hbf, Graz Hbf)

- Seitlich verschiebbare Rampe (Villach Hbf 2)
- Rampenwagen (Feldkirch)

Bei Autoreisezuganlagen, die nicht über eine feste Rampe verfügen (siehe o.a. Punkt 1), ist für die Be- und Entladung eine geeignete Rampe vorzusehen und nicht in der Leistung inkludiert.

Die Leistung beinhaltet neben der Nutzung der für die Autoreisezüge vorgesehenen Gleise und der Anlage für die Be- und Entladung der Fahrzeuge auch die Nutzung der zugehörigen Zufahrtsstraße inkl. Warte- bzw. Aufstellflächen und allfällig vorhandener zugehöriger Anlagenteile (gemäß [Infoblatt Autoreisezuganlagen](#)).

Die Organisation/Durchführung der Be- und Entladung der Autoreisewagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

5. Nutzung der Eisschutzanlage

Die Leistung umfasst die Nutzung der [Eisschutzanlage](#) in Wien Hbf durch Reisezugwagen und Triebfahrzeuge mit einer Regelgeschwindigkeit von über 160 km/h und dient dem präventiven Vereisungsschutz im Bereich der Laufwerke/Drehgestelle sowie am Triebfahrzeug.

Die Leistung beinhaltet neben der Nutzung der Anlage auch deren Versorgung mit Energie und den geeigneten Chemikalien zur Reduzierung von Vereisungen an den Fahrzeugen.

Die Bedienung der Eisschutzanlage erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

6. Nutzung der Besandungsanlage

Die Leistung umfasst die Nutzung der Besandungsanlage in Wien Floridsdorf (Inbetriebnahme vsl. ab Q4/2026) für die Befüllung der Sandbehälter, welche sich jeweils bei den führenden Drehgestellen der Garnituren befinden, mit Streusand. Die Befüllung der Garnituren erfolgt durch die zur Verfügung gestellte Leistung der maschinellen Besandung mittels Druckluft.

Die Bedienung der Besandungsanlage erfolgt durch das jeweilige EVU und ist in der Leistung nicht enthalten.

Die Erfassung der Befüllvorgänge erfolgt mittels VEBSys.

7. Sonstige ergänzende Personalleistungen

Die Entgeltsätze für sonstige ergänzende Personalleistungen sind im Kapitel 5.5.4 enthalten.

7.3.7.4 Entgelte

Bei unterjährigen Abbestellungen einer zugewiesenen Leistung im Netzfahrplan kommt es zu einer Neubetrachtung der Einstufung in die untenstehende Entgeltlogik und zu einer Nachverrechnung (Spitzabrechnung).

Basisleistungen

1. Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung

Bei Nutzung von

- Ladestellen
- UKV und ROLA-Terminals sowie
- Gleisen in Anlagen für den Umschlag von Mineralöl- und Flüssiggasprodukten

wird das Entgelt je beigestelltem Wagen in Rechnung gestellt.

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung in			
4.3.1	Ladestellen	Wagen	
4.3.2	UKV- und ROLA- Terminals	Wagen	
4.3.3	Mineralöl- und Flüssiggasumschlaganlagen	Wagen	

Tabelle 46: Entgelte „Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung“

2. Nutzung von Außenreinigungsanlagen

Das Entgelt umfasst die Nutzung der Anlage sowie die Versorgung der Anlage mit Energie, Wasser und Waschmitteln. Die Bedienung der Außenreinigungsanlagen erfolgt durch das jeweilige EVU und ist im Anlagenentgelt nicht enthalten.

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Gesamtlänge der gewaschenen Fahrzeuge. Bei der Nutzung von Außenreinigungsanlagen, welche nicht über das System „VEBSys“ erfasst werden, ist das EVU verpflichtet, bis spätestens 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben:

- Zahl der gewaschenen Fahrzeuge und deren Länge (Gesamtlänge in Metern)
- mit Differenzierung nach Fahrzeugtyp und Standort der Außenreinigungsanlage

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Außenreinigungsanlagen			
5.3.1	Außenreinigungsanlage Villach	Fzg-Meter	
5.3.2	Außenreinigungsanlage Linz	Fzg-Meter	
5.3.3	Außenreinigungsanlage Wolfurt	Fzg-Meter	
5.3.4	Außenreinigungsanlage Innsbruck	Fzg-Meter	

5.3.6	Außenreinigungsanlage Graz	Fzg-Meter	
5.3.7	Außenreinigungsanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	
5.3.8	Außenreinigungsanlage Floridsdorf	Fzg-Meter	

Tabelle 47: Entgelte „Nutzung von Außenreinigungsanlagen“

Zusatzleistungen**1. Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung**

Die Verrechnung der Leistung erfolgt gemäß Bestellung (unabhängig von der tatsächlichen Nutzung). Änderungsbestellungen werden jeweils zum nächsten Monatsersten verrechnungstechnisch wirksam.

Das Entgelt umfasst nur die Nutzung der Anlagen. Die Bedienung und die Versorgung der Anlagen mit Energie sind im Entgelt nicht enthalten.

Nr.	Leistung	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung			
5.1	Heizständer je bestellter Belegungsstunde	Stunde	

Tabelle 48: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“

2. Nutzung von Verwiegeanlagen

Das Entgelt umfasst die Nutzung der Anlage.

Nr.	Leistung	Leistungseinheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Verwiegeanlagen			
5.2.1.a	Gleisbrückenwaage Tagesbestellung	Tag	
5.2.1.b	Gleisbrückenwaage Monatsbestellung	Monat	
5.2.1.c	Gleisbrückenwaage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	
5.2.2.a	Fahrtwiegeanlage Tagesbestellung	Tag	
5.2.2.b	Fahrtwiegeanlage Monatsbestellung	Monat	
5.2.2.c	Fahrtwiegeanlage (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	

Tabelle 49: Entgelte „Nutzung von Verwiegeanlagen“

3. Nutzung von T-Säulen

Das Entgelt für die Nutzung von T-Säulen besteht aus zwei Entgeltkomponenten:

- Entgelt für Nutzung der Anlage abhängig vom bestellten Nutzungszeitraum und
- Entgelt pro Absaug-/Befüllvorgang

Die Bedienung der T-Säulen ist im Entgelt nicht enthalten.

Die Verrechnung erfolgt für 5.4.1 gemäß den Bestellungen, für 5.4.2 gemäß den getätigten Absaug-/Befüllvorgängen.

Bei der Nutzung von T-Säulen, welche nicht über das System „VEBSys“ erfasst werden, ist das EVU verpflichtet, bis spätestens zum 5. des Folgemonats folgende Daten an die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt zu geben:

- Zahl der durchgeführten Ver-/Entsorgungen,
- mit Differenzierung nach Standort der T-Säule.

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von T-Säulen			
5.4.1.a	T-Säule Tagesbestellung	Tag	
5.4.1.b	T-Säule Monatsbestellung	Monat	
5.4.1.c	T-Säule (bei Bestellung von mind. 10 Monaten)	Monat	
5.4.2	T-Säule Entgelt je Absaug-/Befüllvorgang (zusätzlich zu Nr. 5.4.1.a bis 5.4.1.c)	Absaug-/Befüll- vorgang	

Tabelle 50: Entgelte „Nutzung von T-Säulen“

4. Nutzung von Autoreisezuganlagen

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Anzahl der be- und entladenen Autoreisezüge gemäß Bestellung.

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung von Autoreisezuganlagen			
5.5.1	Neue Autoreisezuganlagen (ab 2014 neu in Betrieb genommene Anlagen)	Zug	
5.5.2	Alte Autoreisezuganlagen	Zug	

Tabelle 51: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“

5. Nutzung der Eisschutzanlage

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Gesamtlänge der die Eisschutzanlage durchlaufenden Fahrzeuge.

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung der Eisschutzanlage			
5.6	Eisschutzanlage Wien Hbf	Fzg-Meter	

Tabelle 52: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“

6. Nutzung der Besandungsanlage

Die Verrechnung erfolgt auf Basis der Befüllvorgänge (je Sandbehälter).

Nr.	Leistung	Leistungs- einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
Nutzung der Besandungsanlage			
5.7	Besandungsanlage Floridsdorf	Befüllvorgang (je Sandbehälter)	

Tabelle 53: Entgelt "Nutzung der Besandungsanlage"

7. Sonstige ergänzende Personalleistungen

Die Entgeltsätze für sonstige ergänzende Personalleistungen sind im Kapitel 5.5.4 enthalten.

7.3.7.5 Bestellung und Zuweisung

Das Einbringen von Bestellungen (Neu-, Änderungs- und Abbestellungen) für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und -leistungen kann über folgende Systeme erfolgen³⁷:

- in M-AMA (mittels Eingabemaske, oder zusätzlich für Jahresbestellungen mittels standardisiertem Excel-Import)
- via elektronischer Schnittstelle (WEBSERVICE) zu M-AMA
- Bestellformular für Anlagen (Jahresbestellungen)

Die erforderlichen Inhalte der Bestellungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und -leistungen sind im Handbuch für M-AMA festgelegt; weitere Informationen zur Bestellung von Anlagen- bzw. Verschubleistungen (AV-Leistungen) sind in der Dokumentenablage in M-AMA abrufbar.

Im Fall eines technischen Ausfalls von M-AMA bzw. im Fall von Übertragungsstörungen können Ad-hoc-Bestellungen unter Verwendung des [Bestellformulars](#) in den Anhängen der SNNB per E-Mail an [OSS](#) erfolgen. Treten ein technischer Ausfall von M-AMA bzw. Übertragungsstörungen am letzten Tag der Bestellfrist gemäß unterstehender Tabelle auf, wird die Bestellfrist um einen Arbeitstag verlängert.

Unvollständige Bestellungen werden nicht zur Bearbeitung angenommen. Fehlende Angaben für Jahresbestellungen übermittelt der Zugangsberechtigte binnen drei Tagen nach Aufforderung durch die ÖBB-Infrastruktur AG, ansonsten gilt die Bestellung als nicht fristgerecht eingebracht. Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler oder in sich widersprüchlicher Angaben.

Die [Bestelltermine und -fristen](#) von Leistungen für die folgende Netzfahrplanperiode sind grundsätzlich, sofern diese in Zusammenhang mit einem Fahrwegkapazitätsbegehren stehen, mit jenen für das Fahrwegkapazitätsbegehren ident. Für Bestellung und Zuweisung für den Netzfahrplan 2028 gelten die folgenden Termine:

³⁷ Gilt nicht für die Bestellung von Gleisen zur Be- und Entladung. Eine Bestellung von Gleisen zur Be- und Entladung wird über einen Verschubauftrag ausgelöst.

Termine für Netzfahrplan 2028		
Basisleistungen	Bestellung spätestens bis	Termin für Zuweisung
Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung von Außenreinigungsanlagen	2. Montag im September 2027	29. Oktober 2027
Zusatzleistungen	Bestellung spätestens bis	Termin für Zuweisung
Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung von Verwiegeanlagen	2. Montag im September 2027	29. Oktober 2027
Nutzung von T-Säulen	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung von Autoreisezuganlagen	analog Zugtrasse	analog Zugtrasse
Nutzung der Eisschutzanlage	2. Montag im September 2027	29. Oktober 2027
Nutzung der Besandungsanlage	2. Montag im September 2027	29. Oktober 2027

Tabelle 54: Termine für Netzfahrplan 2028

Für unterjährige Bestellungen sowie Ad-hoc-Bestellungen erfolgt die Entscheidung über die Zuweisung der Anlagenkapazität innerhalb von 24 Stunden vor Leistungsanspruchnahme bzw. so zeitgerecht, um eine Entscheidungsgrundlage für eine alternative Umsetzung zu ermöglichen.

Bei erstmaliger Bestellung eines EVU zur Nutzung der Außenreinigungsanlagen bzw. der Eisschutzanlage oder bei Bestellungen für bisher nicht programmierte Fahrzeugtypen ist frühzeitig, spätestens jedoch 4 Monate vor dem gewünschten Beginn der Nutzung der Anlage, mit dem One Stop Shop der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Netzzugang, Kontakt unter oss.austria@oebb.at aufzunehmen, um die nötige Programmierung, Tests und Probefahrten durchführen zu können.

Weitere Informationen zu den zu übermittelnden Daten und Vorgaben zur Nutzung der Außenreinigungsanlagen bzw. der Eisschutzanlage sind in einem gesonderten Informationsblatt in den [Anhängen der SNNB](#) zu finden.

Für Ad-hoc-Bestellungen von **Gleisen zur Be- und Entladung** gilt: Ad-hoc-Bestellungen von Kapazitäten in Ladestellen sind ausschließlich während der Bürozeiten³⁸ zulässig und mindestens zwei Werktage vor der geplanten Nutzung via E-Mail einzubringen. Die Anzahl der Wagen ist bereits bei der Ad-hoc-Bestellung anzugeben und bildet die Grundlage für die Verrechnung. Ansprechpartner:innen sind im SNNB-Anhang „[Ansprechpartner Verschub-Bestellungen](#)“ verlaublich. Die Zuweisung erfolgt auf Basis verfügbarer Restkapazitäten.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen Begehren auf Zugang zu hier behandelten Serviceeinrichtungen bzw. auf Zuweisung von hier behandelten Serviceleistungen versucht die ÖBB-Infrastruktur AG zunächst durch Gespräche und Koordinierung mit den betroffenen Zugangsberechtigten eine einvernehmliche Lösung zu erzielen.

Kann keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, entscheidet die ÖBB-Infrastruktur AG in der Reihenfolge der nachstehenden Grundsätze:

1. Fristgerechte vor nicht fristgerechten Bestellungen

³⁸ Montag bis Donnerstag 08:00 bis 15:00 Uhr, Freitag 08:00 bis 12:00 Uhr.

2. Vorrang für Nutzung der Anlagen im Sinne ihrer Zweckbestimmung (Ausrüstung/Eigenschaften, z.B. Gleise mit Vorheizanlage, Laderampe)
3. Anlagenbestellungen in Verbindung mit einer Fahrwegkapazität vor Bestellungen ohne Bindung an eine Fahrwegkapazität
4. Anlagenbestellungen mit längerer Laufzeit vor Bestellungen mit kürzerer Laufzeit

Zuweisungen für unterjährige sowie Ad-hoc-Bestellungen (mit oder ohne Fahrwegkapazitätsbegehren) erfolgen in der Reihenfolge ihres Einlangens bei der ÖBB-Infrastruktur AG.

7.3.8 Hafenanlagen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden keine Hafenanlagen angeboten. Anbieter von Hafenanlagen mit Gleisanschluss finden sich auf der [Internetseite der via donau](#).

7.3.9 Bahnstromnetznutzung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ermöglicht die Durchleitung von Bahnstrom über das unternehmenseigene Bahnstromnetz.

7.3.9.1 Allgemeine Information

Die ÖBB-Infrastruktur AG betreibt das österreichische Bahnstromnetz zur Versorgung des von ihr betriebenen elektrifizierten Schienennetzes mit einer Frequenz von 16,7 Hertz (Hz). Das Bahnstromnetz und die zentrale Steuerung und der Ausgleich des Systems sind essentiell für die Versorgung des Oberleitungsnetzes der ÖBB-Infrastruktur AG mit elektrischem Traktionsstrom.

Das österreichische Bahnstromnetz besteht aus den Bahnstromleitungen, den Frequenzumformern und -umrichtern und der zentralen Steuerung über die Leitstelle. Zusätzlich sind Systemdienstleistungen der Kraftwerke für den operativen Betrieb notwendig.

7.3.9.2 Leistung

Durch die eigenständige Serviceleistung Bahnstromnetznutzung kann das EVU den Energielieferanten für 16,7-Hz Traktionsstrom frei wählen. Das Bahnstromnetz verbindet die Energieerzeugungseinrichtungen mit dem Verbrauch der EVU im Oberleitungsnetz.

7.3.9.3 Leistungsbeschreibung

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist verantwortlich für die Ausregelung, den Betrieb und die Sicherung der Netzspannungsqualität des Bahnstromnetzes. Dadurch kann der Traktionsstrom seitens der Energielieferanten für die EVU zur Verfügung gestellt werden.

Das Bahnstromnetz wird im Unterschied zum öffentlichen Stromnetz mit einer Frequenz von 16,7 Hz betrieben. Um Energie von einem Lieferanten aus dem öffentlichen 50-Hz-Netz beziehen zu können, muss die Energie aus dem öffentlichen Stromnetz in den Frequenzumformern und -umrichtern der ÖBB-Infrastruktur AG auf die richtige Frequenz umgeformt werden. Die so umgeformte Energiemenge wird mittels Bahnstromleitung zu den Unterwerken transportiert, wo die Einspeisung in das Oberleitungsnetz stattfindet.

Alternativ kann der benötigte Traktionsstrom von den 16,7 Hz-Kraftwerken geliefert werden. Auch in diesem Fall erfolgt der Transport über die Bahnstromleitungen zu den Unterwerken.

Die Steuerung, Regelung und Überwachung des Bahnstromsystems erfolgt über die zentrale Leitstelle.

7.3.9.4 Entgelte

Entgelte Netznutzung Bahnstrom

Die Nutzung des Bahnstromnetzes wird in zwei Tarifzeiten unterteilt.

Folgende Entgelte gelten für das Kalenderjahr 2028:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
7.1.1.3	Netznutzung Bahnstromnetz Hochtarif (06:00 – 22:00 Uhr)	MWh	
7.1.1.4	Netznutzung Bahnstromnetz Niedertarif (22:00 – 06:00 Uhr)	MWh	

Tabelle 55: Entgelte Netznutzung Bahnstrom 2028

Folgende Entgelte gelten für das Kalenderjahr 2027:

Nr.	Leistung	Einheit	Entgelt in EUR exkl. 20 % USt
7.1.1.3	Netznutzung Bahnstromnetz Hochtarif (06:00 – 22:00 Uhr)	MWh	50,95
7.1.1.4	Netznutzung Bahnstromnetz Niedertarif (22:00 – 06:00 Uhr)	MWh	42,46

Tabelle 56: Entgelte Netznutzung Bahnstrom 2027

Die Verrechnung der Bahnstromnetznutzung erfolgt anhand der gesamten Bezugsmenge des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom

Der Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom wird anhand der folgenden Formel berechnet:

$$P_{\text{Rückfallebene}} = \left(\frac{\sum_t^n (\text{Energie}_t * P_{\text{EPEX AT}_t})}{\sum_t^n \text{Energie}_t} + P_{\text{HKN}} \right) * 1,3$$

Abbildung 4: Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom

wobei gilt:

$P_{\text{Rückfallebene}}$ [in EUR/MWh]

- Strompreis für die Stromversorgung in der Versorger-Rückfallebene.

Energie_t [in MWh]

- Gemessener Stromverbrauch pro Viertelstunde für die Dauer der Belieferung in der Versorger-Rückfallebene.

$P_{\text{EPEX AT}_t}$ [in EUR/MWh]

- Spotpreise der EPEX-Spotbörse im Marktgebiet Österreich für die Dauer der Belieferung in der Versorger-Rückfallebene. Im Falle von negativen Spotpreisen wird ein Preis von 0,01 EUR/MWh für die Berechnung herangezogen.

P_{HKN} [in EUR/MWh]

- Preis für die Beschaffung österreichischer Strom-Herkunftsnachweise aus erneuerbarer Energieerzeugung.

7.3.9.5 Bestellung und Abrechnung

Die Nutzung des österreichischen Bahnstromnetzes kann nur nach dem Abschluss eines Bahnstromnetznutzungsvertrages erfolgen. Ein Vertragsmuster kann auf der [Homepage](#) der ÖBB-Infrastruktur AG abgerufen werden.

Das EVU kann für die Energiebelieferung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und einem externen Stromlieferanten wählen.

Die Durchleitung des Bahnstroms, der von externen Stromlieferanten an EVU für ihre Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich bereitgestellt wird, erfolgt auf der Grundlage des abzuschließenden Durchleitungsvertrags. Ein Vertragsmuster kann auf der [Homepage](#) der ÖBB-Infrastruktur AG abgerufen werden.

Die Abrechnung wird nach folgenden Kriterien durchgeführt:

Der Abrechnungsprozess basiert auf der Lieferung der Betriebsdaten durch das EVU an die ÖBB-Infrastruktur AG und wird auf Basis von Zugfahrten dargestellt. Die Betriebsdaten sind notwendig, um fehlende oder unplausible Messwerte durch die Ersatzwertbildung zu vervollständigen. Nach der vollständigen und

endgültigen Verfügbarkeit aller Daten, die zur Abrechnung notwendig sind, werden die Messwerte den gemeldeten Betriebsdaten zugeordnet bzw. als Ersatzwert abgerechnet. Alle der Abrechnung zugrundeliegenden Daten werden in der Abrechnungsübersicht ausgewiesen und ihrer Abrechnungsmethodik nach gekennzeichnet.

Für Triebfahrzeuge des EVU, für die zum Abrechnungszeitpunkt keine bzw. keine verwertbaren Messwerte (Fehlen der Messwerte während einer Zugfahrt oder von einer ortsfesten Anlage) vorliegen, wird die bezogene elektrische Energie entweder aus vergleichbaren Zugfahrten bzw. -daten oder ortsfesten Anlagen ermittelt oder rechnerisch vorgenommen.

Beschreibung des rechnerischen Verfahrens zur Bestimmung der bezogenen elektrischen Energie

Grundlage für die rechnerische Bestimmung der gelieferten elektrischen Energie sind die gefahrenen Bruttotonnenkilometer (Btkm). Die Ermittlung der Btkm erfolgt durch Multiplikation der Zugkilometer mit dem Zuggewicht (Triebfahrzeug und eingesetzte Wagen). Basis für die Berechnungen sind die Betriebsdaten aus dem System ARAMIS.

Der Gesamtenergiebezug wird durch Multiplikation der gefahrenen Btkm mit den jeweils gültigen spezifischen Verbrauchsparametern für Arbeit ermittelt (anschließend erfolgt eine lineare Verteilung gemäß Zeitstempel und ein Aufsummieren auf die Viertelstunde).

Es gelten nachfolgende Verbrauchsparameter für Gesamtösterreich in Wh/Btkm:

Tfz-Art	Zugart	Gesamtgewicht in t	Strecke	Wh/Btkm ohne Rekuperation	Wh/Btkm mit Rekuperation
Lok	Güterverkehr	≤ 1.300	alle, außer *)	21,73	19,24
Lok	Güterverkehr	> 1.300	alle, außer *)	16,76	14,60
Lok	Güterverkehr	alle	*)	25,31	21,02
TWG	Personenfernverkehr	alle	alle	39,95	33,14
Lok	Personenfernverkehr	alle	alle	34,92	29,65
TWG	Personennahverkehr	alle	alle	59,47	44,14
Lok	Personennahverkehr	alle	alle	49,44	37,90
Lok oder TWG	Tfz-Leerfahrten	alle	alle	50,08	43,99

Tabelle 57: Verbrauchsparameter

*) Innsbruck – Brennero/Brenner, Schwarzach-St.Veit – Pusarnitz, Gloggnitz – Mürzzuschlag, Ötztal – Bludenz und Rohr-Bad Hall – Selzthal

Für Triebfahrzeuge, die ausschließlich im Verschub in einem Bahnhof eingesetzt werden, gilt als Verbrauchsparameter 0,142 MWh/Stunde.

7.3.10 Tankanlagen

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden keine Tankanlagen angeboten.

Die ÖBB-Produktion GmbH betreibt österreichweit stationäre Tankanlagen für die Versorgung dieselbetriebener Schienenfahrzeuge. Informationen sind auf der Website der [ÖBB-Produktion GmbH](#) enthalten.

Abkürzungsverzeichnis

ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abs	Absatz
Abzw.	Abzweigung
AC	Wechselstrom
AG	Aktiengesellschaft
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
API	application programming interface
ARA	Außenreinigungsanlage
ARAMIS	Advanced Railway Automation Management and Information System
Art	Artikel
BED	Bedienungsfahrten
BE-KI	Bereich Kundeninformation
Bf	Bahnhof
BFZ	Betriebsführungszentrale
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität, Infrastruktur
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BNNV	Bahnstromnetznutzungsvertrag
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
Btkm	Bruttotonnenkilometer
CCS	Common Components System
CIS	Charging Information System
DA	Dienstanweisung
DB	Dienstbehelf
DLV	Durchleitungsvertrag
DMR	Digital Mobile Radio
DV	Dienstvorschrift
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbAV	EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBFG	Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz
EisbEPV	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz, Bundesgesetz über das Eisenbahnwesen
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschrift
ERA	Eisenbahnagentur der Europäischen Union
ERFA	European Rail Freight Association
ETCS	European Train Control System
E-Trieb-fahrzeug	Elektro-Triebfahrzeug

ETSI	Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVA	elektronische Verschubstraßenanforderung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fbf	Frachtenbahnhof
FRMCS	Future Railway Mobile Communication System
FTE	Forum Train Europe
Fw	Fahrweg
Fzg	Fahrzeug
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPRS	General Packet Radio Service
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Rail(way)
GUI	Graphical User Interface
GV	Güterverkehr
Hbf	Hauptbahnhof
HOA	Heißläuferortungsanlage
Hz	Hertz
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IADB	Infrastrukturanforderungsdatenbank
INFRA	ÖBB-Infrastruktur AG
INV	Infrastrukturnutzungsvertrag
JRU	Juridical Recording Unit
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KMC	Key Management Center
kV	Kilovolt
KV	Kombinierter Verkehr
La	Langsamfahrstellen
lit	littera (= Buchstabe)
Lok	Lokomotive
lt.	Laut
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
m	Meter
m ²	Quadratmeter
M-AMA	Modulares Auftragsmanagement
Mbit/s	Megabit pro Sekunde
Mhz	Megahertz
Min	Minute(n)

mm	Millimeter
NBÜ	Notbremsüberbrückung
Nr.	Nummer
NVU	Nicht-Eisenbahnverkehrsunternehmen (Fahrwegkapazitätsberechtigte gemäß § 57a Z2 EibG)
NZ	Netzzugang
o.a.	oben angeführt
OBU	Onboard Unit
OSS	One Stop Shop
PCS	Path Coordinating System
PR	Performance Regime
PRM	People with reduced mobility (Personen mit eingeschränkter Mobilität)
PV	Personenverkehr
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RFC	Rail Freight Corridor
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RINF	Register of Infrastructure
RL	Richtlinie
RMA	Radkraftmessanlage
RNE	Rail Net Europe
ROLA	Rollende Landstraße
RTR	Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH
RW	Regelwerk
SCG	Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mbH
SCHIG	Schienen-Infrastruktur Dienstleistungsgesellschaft
SCK	Schienen-Control Kommission
SEP	Single Entry Point
SIG	Sicherheit im Gleisbereich (= Ausbildungsmodul)
SIM	subscriber identity module
SNNB	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SRS	System Requirements Specification
SSID	Service Set Identifier
Str.	Strecke
Str.Nr.	Streckenummer
TCM	Train Composition Message
TCR	Temporary Capacity Restrictions
Tel.	Telefonnummer
TEN	Transeuropäische Netze

TFVO	Triebfahrzeugführer-Verordnung
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
TIS	Train Information System
TS	Trennschalter
TSA	Terminal Service Austria
T-Säulen	Traktions-Säulen
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TTR	Time Table Redesign
TWG	Triebwagen
UIC	Union Internationale des Chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr
URL	Uniform Resource Locator
Ust.	Umsatzsteuer
v	Geschwindigkeit
Vbf	Verschiebebahn
VEBSys	Ver- und Entsorgung Bahn mit System
VG	Verschubgüterzug
VGCS	Voice Group Call Service
VKBf	Verschubknotenbahnhof
VO	Verordnung (EU-Recht)
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
WBEM ETC	Western Balkans-Eastern Mediterranean European Transport Corridor
ZDE	Zugdateneinmeldung
ZLB	Zugleitbetrieb
ZSB	Zusatzbestimmung zur Signal- und zur Betriebsvorschrift
Zugkm	Zugkilometer

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berechnungsformel Wegeentgelt	55
Abbildung 2: Berechnung Verspätungsminuten im PR-System	66
Abbildung 3: Übersicht Ausstattungsmerkmale je Verkehrsstationskategorie	75
Abbildung 4: Berechnungsformel Tarif Versorger-Rückfallebene Bahnstrom	112

ENTWURF

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Versionsverzeichnis	6
Tabelle 2: Ansprechpartner ÖBB	12
Tabelle 3: Externe Ansprechpartner	12
Tabelle 4: Ansprechpartner RFC	13
Tabelle 5: Grenzstrecken & Grenzbahnhöfe	16
Tabelle 6: Standardaufenthaltszeiten	39
Tabelle 7: Berechnungsformel Standardwendezeit	39
Tabelle 8: Standardbehandlungszeiten für Zugmanipulation	40
Tabelle 9: Streckenspezifische Vorrangregeln	43
Tabelle 10: Fristen für den Netzfahrplan 2028	47
Tabelle 11: Entgeltsätze	58
Tabelle 12: Zu- und Abschläge	58
Tabelle 13: Entgelte "Zuginformation ARAMIS"	59
Tabelle 14: Entgelte "GSM-R"	59
Tabelle 15: Entgelte "außergewöhnliche Sendungen & Gefahrguttransporte"	60
Tabelle 16: Entgelte „Vorspann-/Nachschiebeleistung Pyhrn“	61
Tabelle 17: Entgelte "Zuglaufcheckpoint-Daten"	62
Tabelle 18: Entgelte "sonstige ergänzende Personalleistungen"	63
Tabelle 19: Entgelt "SFIT"	64
Tabelle 20: Vorschau geplante Wiedereinführung Marktaufschläge 2029	68
Tabelle 21: Entgelte „Basisleistungen Verkehrsstationen pro Halt nach Kategorie“	80
Tabelle 22: Entgelte „Flächen für Fahrscheinverkauf“	80
Tabelle 23: Entgelte „Vertriebsunterstützende Tätigkeiten in Verkehrsstationen“	81
Tabelle 24: Entgelte „Public WLAN“	82
Tabelle 25: Entgelt „Lost & Found“	82
Tabelle 26: Entgelte „sonstige ergänzende Personalleistungen“	83
Tabelle 27: Leistung "Zug auflösen"	87
Tabelle 28: Leistung "Zug bilden"	88
Tabelle 29: Leistung "Abstellen"	88
Tabelle 30: Leistung "Beigabe"	89
Tabelle 31: Leistung "Hinterstellen"	89
Tabelle 32: Leistung "Hinterstellen für Baustellenversorgung"	89
Tabelle 33: Leistung "Weiterleiten nach Hinterstellen"	90
Tabelle 34: Leistung "Vollbremsprobe"	90
Tabelle 35: Leistung "Teilbremsprobe"	90
Tabelle 36: Leistung "Triebfahrzeug abstellen"	91
Tabelle 37: Leistung "Triebfahrzeug begeben"	91
Tabelle 38: Leistung "Triebfahrzeug wechseln"	91
Tabelle 39: Leistung "Personaleinsatzstunde für sonstige Leistungen"	93
Tabelle 40: Entgelte für Verschubleistungen	95
Tabelle 41: Bestellfristen für Verschubleistungen	97
Tabelle 42: Unterscheidung zwischen kurzfristiger und längerfristiger Nutzung von Abstellkapazitäten	98
Tabelle 43: Entgelte "Nutzung von Abstellkapazitäten in ausgewählten Betriebsstellen"	99
Tabelle 44: Entgelte "Nutzung von Abstellkapazitäten (ausgenommen ausgewählte Betriebsstellen)"	100
Tabelle 45: Abstellkapazitäten: Termine für den Netzfahrplan 2028	100
Tabelle 46: Entgelte „Nutzung von Gleisen zur Be- und Entladung“	105
Tabelle 47: Entgelte „Nutzung von Außenreinigungsanlagen“	106
Tabelle 48: Entgelt „Nutzung von Anlagen zur Vorheizung/Klimatisierung“	106
Tabelle 49: Entgelte „Nutzung von Verwiegeanlagen“	106
Tabelle 50: Entgelte „Nutzung von T-Säulen“	107
Tabelle 51: Entgelte „Nutzung von Autoreisezuganlagen“	107
Tabelle 52: Entgelt „Nutzung der Eisschutzanlage“	107
Tabelle 53: Entgelt "Nutzung der Besandungsanlage"	108

Tabelle 54: Termine für Netzfahrplan 2028	109
Tabelle 55: Entgelte Netznutzung Bahnstrom 2028	111
Tabelle 56: Entgelte Netznutzung Bahnstrom 2027	112
Tabelle 57: Verbrauchsparameter	113

Copyright Titelseite: ÖBB/Chris Zenz

ENTWURF