

# Überblick über durchgeführte Tätigkeiten gemäß § 55j EisbG

## Koordinierung 2024

Die ÖBB-Infrastruktur AG führte im Jahr 2024 eine Koordinierung gemäß § 55j EisbG durch. Nach Konsultation mit den Koordinierungsbeteiligten wurde gemäß § 55j Abs. 3 EisbG ein Leitfaden für die Koordinierung erstellt und veröffentlicht. In der im Leitfaden festgehaltenen Frist von 26.07.2024 bis 30.08.2024 tätigte eine Koordinierungsbeteiligte eine Eingabe, die mehrere Punkte umfasste. Die eingebrachten Punkte wurden auf Zulässigkeit, Vollständigkeit und Verständlichkeit geprüft. Anschließend wurde der Koordinierungsbeteiligten sowie der Schienen-Control Kommission als Beobachterin eine dem jeweiligen Punkt der Eingabe entsprechende Antwort übermittelt. Weiters gab es die Möglichkeit, die eingemeldeten Themen im Rahmen der Koordinierungsveranstaltung am 07.11.2024 mündlich zu erörtern. Die Koordinierungsbeteiligten haben im Rahmen der Einmeldung keinen Bedarf für eine solche Erörterung der Themen gesehen bzw. haben den Wunsch nach einer Erörterung nicht kundgetan.

## 5 Punkte koordiniert

Nach Prüfung, ob die Weiterbearbeitung des jeweiligen Punkts im Rahmen der Koordinierung nach § 55j EisbG zulässig ist, wurden von der ÖBB-Infrastruktur AG fünf Punkte koordiniert und beantwortet. Diese betrafen die Koordinierungsthemen gemäß § 55j Abs. 1 EisbG im folgenden Ausmaß:

Themen gemäß § 55j Abs. 1 EisbG		Anzahl der Eingaben
1.1	Bedarf der Fahrwegkapazitätsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastrukturkapazität	0
1.2	Inhalt und Umsetzung der nutzerorientierten Ziele und Anreize, die in Verträgen gemäß § 55b Abs. 1 EisbG vorgegeben werden	0
1.3	Inhalt und Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen	5
1.4	Fragen der Intermodalität und der Interoperabilität	0
1.5	Fragen zur Nutzung und zu den Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens	0

## Koordinierungsveranstaltung 07.11.2024

Nach der Evaluierung aller eingebrachten Punkte wurden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Koordinierungsveranstaltung am 07.11.2024 folgende Themen in Form von **Impulsvorträgen** behandelt:

1. Kapazitätsmodell
2. Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt
3. Produkterweiterung Zuglaufcheckpoint
4. Allfälliges

### 1. Kapazitätsmodell

Im Zuge der Novellierung des Eisenbahngesetzes (EisbG) wurde der § 63b eingeführt, dessen Zielsetzung es ist, für hoch ausgelastete Strecken ein Kapazitätsmodell mit systematisierten Fahrwegkapazitäten zu erstellen, um auf diesen Strecken die Eisenbahninfrastruktur möglichst effektiv zu nutzen. Fahrwegkapazitätsbegehren, die im Einklang mit dem Kapazitätsmodell stehen, werden bei der Zuweisung vorrangig berücksichtigt.

Ziel des Kapazitätsmodells ist es, die Eisenbahninfrastruktur widmungskonform, effizient und wirtschaftlich zu nutzen. Das Kapazitätsmodell ersetzt dabei weder den Netzfahrplan noch kann damit Fahrwegkapazität frühzeitig reserviert werden.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und orientiert sich an der Kapazitätsverordnung und damit einhergehend an der europäischen Initiative TTR (Timetable and Capacity Redesign). Das Kapazitätsmodell gibt detaillierte Auskunft über die prognostizierte Nachfrage unter Berücksichtigung des Knoten-Kanten-Modells und unter Berücksichtigung der für den Netzfahrplan relevanten temporären Einschränkungen der Eisenbahninfrastruktur. Besondere Herausforderungen stellen die geplanten Sperren der Hochleistungskorridore (HLK) dar, die sich bis in die Jahre 2027 und 2028 auswirken werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG erwartet, dass das Kapazitätsmodell die Sicherung von Fahrwegkapazitäten für Personen- und Güterverkehr auf hoch ausgelasteten Strecken unterstützt und die Abwicklung von HLK-Sperren erleichtert.

Die Visualisierung erfolgt durch eine netzweite Kapazitätsauslastungskarte, netzweite Linientaktkarten und Kapazitätsprofile für hochausgelastete Streckenabschnitte. Die Linientaktkarten für den Personen- und Güterverkehr stellen die Fahrwegkapazitäten pro Stunde und Richtung dar, während die Kapazitätsprofile verfügbare Fahrwegkapazitäten pro Verkehrsart und Stunde aufzeigen. Diese Darstellungen basieren auf verfügbaren Informationen und Prognosen.

## **2. Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt**

Die TTR (Timetable and Capacity Redesign) ist eine europäische Initiative des Bahnsektors mit Fokus auf Prozessen, IT-Systemen, kommerziellen Anreizen/Stornierungsentgelt/Commercial Conditions. In diese Kategorie fällt das Stornierungsentgelt. Commercial Conditions finden sich auch im Entwurf der EU-Kapazitätsverordnung. Die Art. 39 und 40 befassen sich mit Regelungen zu

Stornierungen. Die ÖBB-Infrastruktur AG plant eine schrittweise Implementierung von Bearbeitungs- und Stornierungsentgelten. In den SNNB werden das Bearbeitungs- und Stornierungsentgelt und deren Ausnahmen geregelt.

Ziele sind ein kapazitätsfreundliches Bestellverhalten und die effektivere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch bedarfsgerechte Bestellungen und möglichst frühes Stornieren der nicht benötigten Fahrwegkapazität herbeizuführen.

Das Bearbeitungsentgelt ist relevant für die (Teil-)Abbestellung von Fahrwegkapazität vor der Zuweisung und kommt für zum Hauptbestelltermin eingebrachte Fahrwegkapazitätsbegehren zur Anwendung. Es dient der Abdeckung der Kosten für die Bearbeitung und wird wie folgt berechnet:  $\text{Zugkm} * 3 \text{ Cent}$ .

Das Stornierungsentgelt kommt für Abbestellungen nach der Zuweisung von Fahrwegkapazität zur Anwendung, und zwar sowohl für Teil- als auch für Komplettstornierungen und nicht genutzte Zugtrassen.

Das Stornierungsentgelt setzt sich aus drei Komponenten zur Berechnung zusammen:

- Zugkm-Komponente
- Zugkm
- Faktor je nach Zeit

Es gelten folgende Ausnahmegründe:

- Höhere Gewalt,
- Bauarbeiten durch die ÖBB-Infrastruktur AG,
- Ereignisse, die außerhalb des Verantwortungsbereichs des Fahrwegkapazitätsberechtigten liegen.

Die Ausnahmegründe müssen über das M-AMA-Interface oder Schnittstellen an die ÖBB-Infrastruktur AG übermittelt werden, ergänzt durch eine Spezifikation wie Ort und Sachverhalt.

Einführung von Stornierungsentgelten

Ab der Netzfahrplanperiode 2026 testet die ÖBB-Infrastruktur AG Stornierungsentgelte ohne Verrechnung der Entgelte. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und zielt darauf ab kapazitätsfreundliches Verhalten zu fördern.

### 3. Produkterweiterung Zuglaufcheckpoint

Die Zuglaufcheckpoints (ZLCP) der ÖBB-Infrastruktur AG spielen eine wichtige Rolle bei der Früherkennung von Schäden an Fahrzeugen. Sie erkennen betrieblich relevante Mängel und schützen dadurch sowohl die Fahrzeuge als auch die Infrastruktur. Das bestehende Netz aus Heißläuferortungsanlagen (HOA) wurde mit Radkraftmessanlagen (RMA) und anderen Sensoren an ca. 45 Zuglaufcheckpoints erweitert und deckt dabei Grenzübertritte, Knotenpunkte und neuralgische Stellen ab. Bis 2030 soll die maximale Messkapazität erreicht werden. Obwohl die Anlagen bereits jetzt zahlreiche Daten erfassen, bleibt ein großer Teil davon ungenutzt. Ziel ist es, diese Daten effizienter zu nutzen, um die Anzahl von Alarmen und Zugstopps zu reduzieren, wovon letztlich alle EVU sowie auch die ÖBB-Infrastruktur AG profitieren.

Die ÖBB-Infrastruktur AG bietet derzeit die Möglichkeit, Daten von HOA und RMA für eine monatliche Pauschale zu beziehen. Diese Daten können in Echtzeit, maschinenlesbar oder über eine definierte Schnittstelle an die Zieladresse der EVU geliefert werden. Kleinere EVU, die oft keine eigenen IT-Ressourcen zur Datenaufbereitung haben, können von neuen Services profitieren, die ab 2025 eingeführt werden. Dazu gehören:

- Zugang zu Daten HOA/RMA – historische Abfrage,
- Einzelabfrage (E-Mail/Ticket)
- Dashboard Raddefekte.

Mit den SNNB 2025 wird eine neue API-Schnittstelle bereitgestellt, die historische Abfragen ermöglicht, ohne dass die Kunden alle Daten speichern oder aufwendig verwalten müssen. Diese neue Funktion erlaubt es den EVU, gezielt nach Zügen, Fahrzeugen oder Zeiträumen zu suchen und relevante Daten abzurufen. Die Datenübermittlung erfolgt über eine Schnittstelle, deren Details und Beispieldatensätze auf einer neuen Homepage veröffentlicht werden.

Ein weiteres Angebot, das ab 2026 verfügbar sein wird, sind Einzelanfragen. Diese können ohne API genutzt werden und richten sich insbesondere an EVU, die keine automatisierten Lösungen benötigen. Hierbei werden spezifische Daten, wie Messprotokolle oder Bilder, auf Anfrage bereitgestellt. Diese Leistung wird aufgrund des manuellen Aufwands auf Stundenbasis verrechnet. Besonders interessant ist,

dass auch Bilder, etwa zur Ladekontrolle oder zur Identifikation von Profilverletzungen, verfügbar gemacht werden.

Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist die Einführung eines Dashboards für Raddefekte. Dieses Dashboard wird EVU ermöglichen, Grenzwerte selbst festzulegen und Trends bei auffälligen Wagen zu erkennen. So können Maßnahmen bereits vor einem Alarm ergriffen werden. Die Daten aus der Sensorik könnten so besser für die Instandhaltung genutzt werden. Die Entwicklung dieser Webapplikation erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, und für das kommende Jahr ist ein Workshop geplant, um Feedback und Anforderungen einzuholen.

Auch die technologische Weiterentwicklung der ZLCP steht im Fokus. Zukünftig werden die Checkpoints mit RFID-Readern ausgestattet, um Messwerte radgenau zuzuordnen, sofern die Fahrzeuge mit RFID-Tags ausgestattet sind. Diese Verbesserung wird die Datenqualität erheblich steigern. Ob langfristig auch Daten aus Sensorik für die verbesserte Fahrzeuginstandhaltung angeboten werden, ist noch in Diskussion und bedarf einer künftigen strategischen Entscheidung.

Zusammenfassend setzt die ÖBB-Infrastruktur AG mit den neuen ZLCP-Services und technologischen Verbesserungen auf eine stärkere Nutzung und Integration von Daten. Dies soll nicht nur die Sicherheit und Effizienz im Bahnbetrieb erhöhen, sondern auch den Kunden einen echten Mehrwert bieten. Die kontinuierliche Weiterentwicklung dieser Systeme wird durch den engen Dialog mit den Kunden unterstützt, um deren Anforderungen bestmöglich zu erfüllen.

#### **4. Allfälliges**

Zum Ende unserer diesjährigen Veranstaltung wurden auch allfällige Themen mit den EVU unter Beisein von Mitgliedern der Schienen-Control GmbH angesprochen: ladegutbedingte Einschränkungen, v.a. im Koralmtunnel, und die Überprüfung oder Freigabe für den Einsatz von Doppelstockwagen im Abschnitt Wörgl – Salzburg.